2023年1月1日発行（毎月1回1日発行）

KAIUN

総合物流情報誌
海運
2023.1
No.1144



特集

海事産業・展望2023

特別企画

「東慶丸とギリシャ難民」続編

巻頭インタビュー

株式会社三菱総合研究所　理事長　小宮山 宏氏

一般社団法人 日本海運集会所

Tomorrow, Together
KDDI

つながる船、つながる人
KDDIの衛星通信

KDDIは業務と福利厚生の利用シーンに
合わせた様々な衛星通信ソリューションを
船内と陸上にワンストップでご提供します

※ 最新エリアなどサービスの詳細はホームページをご覧ください。



イリジウムCertus
（サータス）



インマルサットFX
（フリートエクスプレス）

KDDI衛星通信サービスの
お問い合わせは

KDDI
株式会社

http://www.kddi.com/business/satellite/index.html
フリーコール 0077-7707（無料） フリーコール 0120-921-919（無料）
受付時間 9:00～18:00（土・日・祝日・年末年始を除く）

CONTENTS | 2023年1月号 | No.1144

KAIUN


Cover
©oku20161225/Shutterstock.com

特集

31 **海事産業・展望2023**
—海運・貨物市況と国際情勢を捉える—

寄稿

ドライバルク市場　日本郵船株式会社　調査グループ　グループ長　林　光一郎 …… 32

コンテナ船市場　株式会社EFインターナショナル　代表取締役　中尾　治美 …… 34

原油タンカー市場　株式会社商船三井　タンカー・オフショア事業群第一ユニット
原油船チームリーダー　宇佐美　健彦 …… 36

鉄鋼市場　株式会社資源・食糧問題研究所　代表　柴田　明夫 …… 38

原油市場　ENEOS総研株式会社　エネルギー経済調査部　副部長　日根　大輔 …… 40

外国為替市場　住友商事グローバルリサーチ株式会社　経済部
シニアエコノミスト　鈴木　将之 …… 42

インタビュー

米国経済　株式会社大和総研 ニューヨークリサーチセンター
主任研究員（NY駐在）　矢作　大祐 氏 …… 44

中国経済　多摩大学　客員教授　結城　隆 氏 …… 48

アジア新興国経済　みずほリサーチ&テクノロジーズ株式会社　調査部　アジア調査チーム
主席エコノミスト　対木　さおり 氏 …… 52

ウクライナ戦争　東京大学　先進科学技術研究センター　専任講師　小泉　悠 氏 …… 56

WORLD MARINE グループ

—— 船舶管理・内外船員の紹介 ——
ワールドマリン株式会社
WORLD MARINE CO., LTD.
〒141-0022 東京都品川区東五反田5丁目22番27号 関配ビル9階
TEL：03-5488-1271　FAX：03-5488-1260
E-mail：bussdept@worldm.co.jp
URL：https://www.worldm.co.jp/

—— 海運業（船舶貸渡） ——
千葉商船株式会社
CHIBA SHIPPING CO., LTD.
〒141-0022 東京都品川区東五反田5丁目22番27号 関配ビル9階
TEL：03-5488-1283　FAX：03-5488-1287
E-mail：business@chibaship.co.jp
URL：https://www.chibaship.co.jp/



完売御礼!! 大好評につきブース増設します!!

おかげさまで当初予定していたブースは完売となりました。
現在、新たなブースの増設を準備しており、
追加出展のご希望を受け付けています。
出展を検討の際は、お早めに事務局までお問い合わせください。



バリシップ2023

2023年5月25日(木)～27日(土) 10:00～17:00(最終日は16:00まで)

テクスポート今治／旧今治コンピュータカレッジ／フジグラン今治

主　催　informa markets　インフォーマ マーケッツ ジャパン株式会社

特別後援　今治市・今治市海事都市交流委員会

www.barishipp.com

CONTENTS | 2023年1月号 | No.1144

KAIUN

海運諸統計は弊所ウェブサイトでご覧いただけます。https://www.jseinc.org/
ユーザー名：kTOKEI2022　パスワード：sP38Ex72

巻頭インタビュー

12 **課題解決には100人の有識者よりも1人の実践者**
株式会社三菱総合研究所　理事長　小宮山　宏 氏

特別企画

インタビュー

70 **「東慶丸とギリシャ難民」続編**
見つめたいのは浪漫ではなく史実
東洋大学文学部史学科　教授　村田　奈々子 氏

年頭所感

21 一般社団法人 日本船主協会　会長　池田　潤一郎 氏
22 一般社団法人 日本造船工業会　会長　宮永　俊一 氏
23 日本内航海運組合総連合会　会長　栗林　宏吉 氏

シリーズ etc.

5 波濤　Legacy or Legacy Costs ?
7 竣工船フラッシュ
24 日本海運集会所からの新刊紹介
「世界のコンテナ輸送と就航状況」2022年版を発行
日本郵船調査グループ
60 研修講座・セミナーのご案内
63 CLOSE UP　川崎汽船ほか
64 CLOSE UP　経済産業省、NEDO
65 CLOSE UP　NTTほか
66 せんきょう(日本船主協会)
78 造船ニュース
80 NEWS Pick Up
84 ブローカーの窓から
86 内航ニュース
111 編集部だより
112 スタッフ通信



新謹年賀

私たちは
海の総合コンサルタントです。



当社操船シミュレータ

事業内容
（一部）

1 海事コンサルティング
●航行安全対策 ●港湾計画 ●船舶航行実態調査

2 船舶運航コンサルティング
●船舶検船 ●安全監督 ●建造監督 ●保守管理

3 海外造船海運コンサルティング
●造船事業計画支援 ●造船施設建設支援
●海運事業計画 ●シップリサイクル計画

4 船員サポート
●船員支援 ●船員エスコート ●船員派遣
●国際船員支援

5 海事教育訓練
●シミュレータによる操船訓練 ●BRM講習
●PEC講習 ●ECDISトレーニング

6 システム販売、他
●操船シミュレータ ●離着桟橋支援システム
●大型三次元振動台による振動試験

株式会社 日本海洋科学
Japan Marine Science Inc.
www.jms-inc.jp

波濤 第275回

Legacy or Legacy Costs ?

昨年開催されたワールドカップ・カタール大会の会場の一つ、“974スタジアム”には、カタールの国際電話国番号“974”と同数のコンテナが建築資材として使われた。閉幕後は完全に解体され、建築資材は使用されたコンテナに詰め込まれ、他の場所で別の建物の資材として再利用されるそうだ。大会関係者に依ると「サステナビリティの時代、形を残さないことこそが、一つのレガシーになる」。コンテナに海運会社のロゴを使用してくれたら海運界の格好の宣伝になったのに残念だ。

年頭にあたり海運市況に影響を及ぼす世界経済動向と日本の立ち位置を俯瞰してみたい。昨年2月に始まったロシアによるウクライナ侵攻は未だ収束の糸口が見えない。この侵攻に端を発したエネルギーの高騰により世界でインフレが加速している。このインフレを抑えるべく日本を除く主要各国中央銀行は金融緩和から引き締めに政策を転換した。このインフレと利上げにより今年の世界経済は一挙にスタグフレーションに突入するのではないかと懸念されている。

IMF（国際通貨基金）に依ると、昨年10月時点での世界の実質GDP成長率を2022年/2023年で比較すると、世界 3.2 / 2.7%、米国 1.6 / 1.0%、EURO 3.1 / 0.5%、英国 3.6 / 0.3%、日本 1.7 / 1.6%、中国 3.2 / 4.4%、インド 6.8 / 6.1%、ロシア △ 3.4 / △ 2.3%、ASEAN（5カ国）5.3 / 4.9%とほぼ世界中の地域・国々で経済の減速が予測されている。また世界貿易量も4.3 / 2.5%と縮小が見込まれている。昨年末、デモの影響もあり中国の“ゼロ・コロナ”政策が緩和されたが、それにより感染が再拡大し規制が強まることになれば、中国の成長率だけでなく世界のGDP、貿易量共に下方修正の可能性もありえる。

このような世界経済の状況下で日本の立ち位置を見てみると、異次元の金融緩和政策継続とコロナ禍の財政出動により、大幅な円安と、主要先進国の中で最も高い水準であるGDPの2倍、1029兆円もの公的債務を抱える状況に陥っている。先に英国で財政悪化懸念からポンド、株式、国債が暴落したのと同じように、円と日本国債に対して市場がいつ不信任を突き付けてもおかしくない状況だ。記録的な円安・ドル高に依るエネルギー関連の輸入額増で昨年11月に通年ベースの日本の貿易収支は18兆円の赤字で過去最大を更新した。円安に関しては、通貨の価値を国の経済力、国債の信用度を反映したものと考えるのであれば、日本の信用度は既に地に堕ちているかもしれない。IMF等の資料に依れば、世界GDPに占める日本のGDP比は1994年の約18%をピークに下降線をたどり2021年5.1%、2030年には僅か3%にまで落ち込むと予測されている。国民一人当たりのGDPで見ても日本は世界30位、アジアでシンガポール、香港、ブルネイ、台湾に次ぐ5位でG20と胸を張る状況ではない。

サステナビリティの時代、形を残さないことも、一つの“レガシー”なのかもしれないが、国そのものがサスティナブルで無いのであれば、日本は世界の中で単なる“レガシー・コスト”になってしまうだろう。

グローバル市場をターゲットとする海運会社にとっては、日本の成長が鈍化しても世界が成長している限りいたる所に市場はあるかもしれないが、昨年来のロシアのウクライナ侵攻、そしてコロナによるパンデミックでサプライチェーンの分断が経済をグローバル化からナショナリズム化に、そしてサプライチェーンが効率よりも経済安全保障の問題として捉えられることとなったいま、その非効率化がインフレを伴った経済の停滞とともに、市場の縮小に繋がることも想定しておかなくてはならない。年の初めに、我々が受け継いでいかなければならない“海運のレガシー”が何かを今一度確認しておきたい。

私事で恐縮ですが、今号が私の執筆担当最終号となりました。2019年8月号（No.1103）以来、約3年半に亘りお読みになっていただきありがとうございました。

今年も読者の皆様にとって良い1年であることを祈念して筆を置きます。　（カルペ・ディエム）



竣工船フラッシュ

最近の竣工船はウェブサイトでもご覧いただけます。**https://www.jseinc.org**



WAN HAI 357（シンガポール籍）

- 船主：WAN HAI LINES（SINGAPORE）PTE. LTD.
- コンテナ船
- 30,776総ﾄﾝ
- 36,776重量ﾄﾝ
- 主機関：MAN-B&W 7S70ME-C10.5-HPSCR
- 全長203.50m、幅34.80m、深さ16.60m、喫水11.50m
- 速力：21.50ノット
- 船級：ABS
- ジャパン マリンユナイテッド(株)呉事業所、2022年11月29日竣工

WECO MALOU（リベリア籍）

- 船主：WORLD STAR SHIPPING S.A.
- 油・ケミカルタンカー
- 29,671総ﾄﾝ
- 49,999重量ﾄﾝ
- 主機関：Hyundai MAN B&W 6G50ME-C9.5
- 全長183.07m、幅32.20m、深さ19.10m
- 船級：NK
- HYUNDAI-VIETNAM SHIPBUILDING CO., LTD.、2022年11月28日竣工





HELIOS（パナマ籍）

- 船主：AUREOLE MARITIME LTD
- 原油タンカー
- 156,471総ﾄﾝ
- 302,093重量ﾄﾝ
- 主機関：MAN B&W 7G80ME-C9.5
- 全長330.0m、幅60.00m、深さ29.35m、喫水21.58m
- 速力：14.50ノット
- 船級：ABS
- ジャパン マリンユナイテッド(株)有明事業所、2022年11月25日竣工

AFFINITY DIVA（リベリア籍）

- 船主：三徳船舶株式会社
- ばら積運搬船
- 46,919総ﾄﾝ
- 88,993重量ﾄﾝ
- 主機関：MITSUI-MAN B&W 6S60ME-C10.5-EGRBP
- 全長228.99m、幅36m、深さ20m
- 船級：NK
- 常石造船(株)、2022年10月12日竣工



ONE

OCEAN NETWORK EXPRESS

“AS ONE, WE CAN.”

運んでいるのは、ひとり一人の毎日。



OCEAN NETWORK EXPRESS (JAPAN) LTD.

https://jp.one-line.com

We Find the Way

運ぶこと。それは、新しい未来をつくろうとするお客様の思いを実現すること。
だから、どんなときでも、ただ一つの最善の方法を見つけ出し、必ずやり遂げる。
このような、私たちの強い意志と自信を、この企業メッセージに込めています。



北海道 ⇔ 東京

日本縦断

東京 ⇔ 九州



～日本を1つに結ぶ日本通運の内航定期船～

謹賀新年

NIPPON EXPRESS

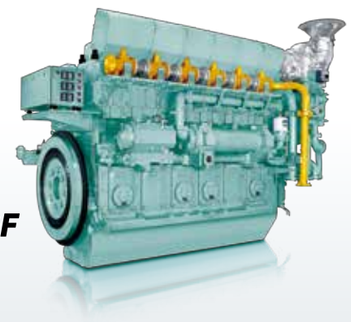
日本通運株式会社

YANMAR

大切な笑顔を
未来へつなぐために。



いつまでも人と自然が共に豊かであり続けるために。
ヤンマーは持続可能な美しい地球を目指した
新たなエンジン技術への挑戦を重ねて、
未来の笑顔につながる安心な航海を支えていきます。



MARINE
DUAL FUEL
ENGINE
6EY26DF
Output : 1533kW

ヤンマーパワーテクノロジー株式会社 特機事業部 舶用営業部
〒660-8585 尼崎市長洲東通1-1-1 TEL：06-6489-8069 ［営業所］東京／大阪／広島／高松／福岡



物流業界の羅針盤

技術と信頼の NKKK

Since 1913 for 100 years and Beyond

今までも、これからも
“信頼のブランドNKKK”であり続けます。

NKKKは2022年、創立109年を迎えました。
これもひとえにみなさまのご理解とご支援の賜物であり、
心より感謝申し上げます。

一般社団法人 日本海事検定協会
NKKK
日本海事検定キューエイ株式会社
日本海事検定グローバルサポート株式会社

〒104-0032　東京都中央区八丁堀1丁目9番7号
TEL 03-3552-1241 FAX 03-3552-1260
https://www.nkkk.or.jp
https：//www.nkkkqa.co.jp
https：//www.nkkkgs.co.jp

課題解決には 100人の有識者よりも1人の実践者

株式会社三菱総合研究所　理事長　**小宮山 宏氏**



「邦船社が強さを維持するためには、世の中の流れを捉え、今の5倍くらいのスピードで判断し、行動に移していく必要がある」

新型コロナウイルス感染症の世界的流行に加え、昨年２月にはロシア・ウクライナ戦争が勃発するなど、世界全体で先行きの不透明さが増している。こうした中、日本は何を武器に将来へと進んでいくべきなのか。東京大学第 28 代総長を務めた三菱総合研究所の小宮山宏理事長に、世界全体の趨勢と日本としての立ち位置、さらに海運に求められる役割について語っていただいた。（取材日：2022 年 12 月 1 日）

世界全体の趨勢は 少子化と地球そのものの変化

――世界全体で捉えた現在の大きなトレンドについてお話しいただけますか。

小宮山　今、世界全体の底流的な趨勢となっているのが、少子化と地球そのものの変化です。

少子化は、日本に限らず世界全体がその傾向です。すでに半数を超える国々が、人口を維持できる「合計特殊出生率」の水準を割り込んでいます。およそ19万年前、ホモ・サピエンスがアフリカを出て全世界に広がって以降、人口は基本的に増加してきました。ところが21世紀半ばから2080年頃までに世界人口はピークを打ち、減少していくと予想されています。

もう一つの趨勢が人類の基盤である地球そのものの変化です。すでに変化は表れています。顕著なのが人工物の増加です。未来の世代の人々が現代の地層を掘ると、ビルや船、自動車といった人工物ばかりが出てくるだろうと言われています。すでに地球全体の重量のうち、人工物が木などの自然物を超えました。大気中の二酸化炭素（CO_2）についても3分の1は人類が増やしたものです。「人新世（アンソロポシーン）」と呼ばれるように、人類のあらゆる活動が地球に影響を与えてきたのが現代と言えます。

そして、先進国を中心にこれらの課題を克服しようとしているのが今の時代であるとも言えます。少子化に対しては、女性が仕事を続けながら子育てできる環境を整えようとしたり、また地球の変化については国際的な議論のテーマが環境汚染から脱炭素へと移行したりしています。こうした大きな2つの流れの中で、今回のウクライナ戦争やトランプ氏の大統領就任など“突発的な出来事”が起こっていると捉えています。こうした突発的な出来事は今後も繰り返されるでしょう。

日本は課題先進国だからこそ 強い資源国になれる可能性がある

――こうした中、日本はどのような立ち位置にあると思いますか。

小宮山　世界全体の大きな流れの中での、日本の基本的な立ち位置は“課題先進国”であると思っています。

少子化に関しては、日本の合計特殊出生率は、飛び抜けてというわけではありませんが、低いです。他方で高齢化については、世界の平均寿命の73歳に対し、日本は80歳を超えトップです。長生き自体は悪いことではありませんが、高齢化に伴う社会課題があるのは事実です。

地球の変化について言えば、かつての日本は小さな国土で大きな工業を持ったがゆえに公害問題に直面しました。日本はこの問題を克服することができましたが、今は世界的な気候変動の影響で巨大台風など新たな自然災害への対処を迫られています。気候変動に対するぜい弱性は日本の新たな課題です。

こうした課題についてどう考え、どう対応していくべきか。

別の例で言うと、今後、世界では“人工物の飽和”という現象が起こります。自動車で説明すると、保有台数が2人に1台程度が「飽和している」状態なのです。日本の人口が約1億2000万人なのに対し約6000万台で、日本はすでに飽和状態にあります。12年くらい乗って買い替えると考えた場合、毎年500万台がスクラップになり、同じ500万台の新車が売れる計算です。

これはつまり、スクラップから取り出す鉄やレアアースなどが、新車を作るのに必要かつ十分な資源量だということです。この飽和状態がサーキュラーエコノミー（循環社会）の背景です。今のペースで進んでいくと21世紀の中ごろには世界が飽和状態になり、鉄鉱石から鉄を作る必要がなくなり、全ての鉄鉱山は閉じることになります。

21世紀中にはエネルギーも太陽光発電や風力発電などの再生可能エネルギーへと転換します。脱炭素が加速していけば、エネルギーも従来のように化石資源に頼らず、循環させる時代を迎えるわけです。プラスチックなどの石油化学もバイオマス化学へと置き換わるでしょう。また、食料はタンパク質が大豆などを原料とする「代替肉」に置き換わるかもしれませんが、漁業や農業による生産が続くことは基本であり変わらないと思われます。

人類の文明の土台は、これまでの金属資源、化石資源、バイオマスから、都市鉱山※、再生可能エネルギー、そして今以上に重要性を増すバイオマスへとシフトしていきます。私は、こうしたトレンドが日本にとってチャンスになると思っています。

要するに、今までの日本は輸入した資源を加工して稼いでいましたが、これからは“強い資源国”になる可能性があるのです。都市鉱山からの再資源化を考えても途上国に比べて飽和状態にある先進国のほうが有利です。特に日本は都市鉱山について世界有数の資源国となっています。また、再生可能エネルギーに関しても国内に豊富な資源が存在しています。さらに、バイオマスも2022年に「プラチナ森林産業イニシアティブ」を立ち上げ、主要企業や関係省庁、自治体が連携してバイオマス化学を含む森林資源の多面的フル活用の検討を始めました。

※　都市で廃棄される家電製品や工業製品の中に存在する鉄や金やレアアースなど有用な資源のこと。



栗林商船株式会社

● 本社 〒100-0004 東京都千代田区大手町2-2-1（新大手町ビル3F） TEL 03-5203-7981 ● 釧路支社、苫小牧支社、室蘭支店、仙台営業所



近海郵船株式会社

本　　社　〒105-0012　東京都港区芝大門1-9-9 野村不動産芝大門ビル7階
TEL. 03(5405)8300　FAX. 03(5405)8289

東　京　支　店　TEL.03(5405)8290
仙　台　営　業　所　TEL.022(786)1890
敦　賀　営　業　所　TEL.0770(20)4560
福　岡　営　業　所　TEL.092(710)4401
大　阪　支　店　TEL.06(6241)1071
常陸那珂営業所　TEL.029(264)2700
沖　縄　事　務　所　TEL.098(917)5480
近海郵船北海道(代理店)　TEL.0144(52)5730

LRQA CERTIFIED ISO 14001　UKAS MANAGEMENT SYSTEMS 0001

Today, you'll see the Red Ensign of the Cayman Islands on ships and yachts around the world.

Why? We offer vessel registration with a wide range of ownership structures, and with numerous registration options. All backed by modern and robust maritime legislation that allows flexibility and pragmatism without compromise.

With representatives in all the main international shipping centres, you enjoy the highest standard of service, expertiseand efficiency - whenever and wherever you need it.

Cayman Registry

FULL AHEAD.



ARE YOU FLYING **THE** FLAG?

- Rated as a Top Flag State on the Paris MOU white list
- Low risk status in Tokyo MOU
- United States Coast Guard Qualship 21

Our services include: Vessel Registration; Survey and Certification; Crew Compliance; Vessel Construction Supervision; and bespoke Maritime Consultancy Services.

cishipping.com

CAYMAN • AUSTRALIA • FRANCE • GREECE • HOLLAND • ITALY • JAPAN • JERSEY
NEW ZEALAND • PANAMA • PHILIPPINES • SINGAPORE • SPAIN • UK • USA

TOUCH THE NEXT STANDARD
www.nautilight.jp



NAUTILIGHT NAVI は LED 船灯の新しいブランドです。
船舶がより高機能化し、安全への意識がより高まる中、法定船用品も時代に沿ったかたちに変わっていく必要性があります。
次世代標準を見据え、革新的なコンセプトのもとに開発された、NLLシリーズが新たな風を吹き込みます。
2016 年 5 月の発売以来、300 隻を超える船舶に納入させていただきました。

伊吹工業株式会社 〒 535-0031 大阪府大阪市旭区高殿 1-7-28 Tel : 06-6922-5115 E-mail : ibukimk@ibukikogyo.co.jp
www.nautilight.jp

JG 国土交通省 型式承認品　GOOD DESIGN
MADE IN JAPAN



MOL 株式会社商船三井内航

〒105-0001　東京都港区虎ノ門二丁目1番1号（商船三井ビル）
Tel 03-6230-2011（代）　Fax 03-6230-2050
https://www.mol-naikou.co.jp/

謹　賀　新　年



K 川崎近海汽船株式會社
KAWASAKI KINKAI KISEN KAISHA, LTD.
東京都千代田区霞が関３丁目２番１号　Tel. 03-3592-5800（代表）　https://www.kawakin.co.jp/



株式会社 ＩMC

〒108-0023　東京都港区芝浦四丁目13番23号
Tel. 03-6722-6891　https://www.jmuc.co.jp/imc/

国内拠点
東京　名古屋　神戸　相生　広島

海外拠点
オランダ　トルコ　シンガポール　ベトナム　中国



DAIHATSU
ダイハツディーゼル株式会社

〒531-0076 大阪市北区大淀中1丁目1番30号 TEL（06）6454-2393 FAX（06）6454-2682
東京支社 TEL（03）3279-0821／仙台支店 TEL（022）227-1674／名古屋支店 TEL（052）561-1311
四国支店 TEL（0898）32-6213／九州支店 TEL（092）629-0731／守山事業所 TEL（077）583-2551

2023年新春を迎えて ＜要旨＞



一般社団法人 日本船主協会
会長 池田 潤一郎

当協会は本年も業界が抱える諸課題の解決に向け、取り組みを進めて参る所存です。

まずは国際競争力の強化です。

昨年は、令和5年度税制改正において当協会が重点要望事項として掲げていた「外航船舶の特別償却制度の拡充・延長」、「トン数標準税制の延長」および「外航船舶の買換特例制度(圧縮記帳)の延長」が夫々認められました。これらは、国会の先生方、国土交通省はじめ関係省庁の皆様のご支援の賜物です。

厳しい国際競争に晒されている外航海運会社にとって、他国と同じ条件で競争できる環境の整備は、日本の海運が世界で競争を勝ち抜き、日本の経済安全保障推進に貢献する上で極めて重要です。当協会は、引き続き国際競争力強化のための環境整備に取り組んで参ります。

昨今の海運業界にとって最重要課題になっているのが、GHG(温室効果ガス)をはじめとする環境問題への対応です。世界の海を舞台に活動するわれわれにとって、地球環境保護への取り組みは海運業界が持続的発展を続ける上で必要不可欠です。

IMO(国際海事機関)は、今夏新たなGHG削減目標を定め、中長期的GHG削減に向けて更なる取り組みを加速化していきますが、本年1月からは短期対策として、EEXI規制(既存船の燃費性能規制)およびCII格付け(燃費実績を基にした船舶格付け制度)を導入しました。

海運業界は、上述した取り組み以外にも、今ある技術でGHG削減が可能なLNG燃料船の普及、新しい技術による新規代替燃料を用いる次世代船の開発等を進め、低・脱炭素化に一層努力し、わが国海運の2050年GHGネットゼロを目指し取り組んで参ります。広く社会の皆様のご理解とご協力をお願い致します。

海運業界にとって、いつの時代も重要な課題は安全運航の確保です。

当協会は、安全運航に向けた業界としての新たな取り組みとして、昨年末より会員各社が事故情報や安全品質向上に向けた個社の取り組みを共有できる情報共有プラットフォーム構築に向けた活動を試験的に開始し、本年からの本格運用を目指します。われわれができる自助努力は最大限行っていく一方、北朝鮮によるミサイル発射やウクライナ侵攻等による海上のリスクや海賊への対処等は自助努力だけでは解決が難しいため、政府関係の皆様のご支援が必要です。

海賊対処については、昨今はわが国自衛隊や海上保安庁および各国政府による継続的な海賊対処行動が奏功し、近年ソマリア沖・アデン湾の海賊発生件数は低い水準で推移していますが、海賊を生み出すソマリア国内の貧困等の根本的な問題は解決しておらず、引き続きわが国自衛隊や海上保安庁および各国政府が協調した海賊対処行動の継続が必要な状況です。現地の酷暑や砂塵といった厳しい環境下で日頃よりご対応いただいている現地派遣団の皆様には、心より感謝申し上げます。本年は2月にジブチに訪問し、直接皆様へ御礼を述べる機会を得たいと考えております。

われわれの課題は他にも、海事人材の確保・育成、パナマ・スエズ運河通航料の値上げへの対応等もございます。これら諸課題を解決するためには国民の皆様による海運へのご理解とご支援が必要不可欠です。当協会は、これまで進めてきた海事広報を、時代に即した有効性の高い広報へと強化し、他の海事関連諸団体とも連携することで、日本における海事産業の重要性に関する認知度の更なる向上に取り組んで参りたいと考えております。

ウクライナ侵攻による世界情勢の変化は、わが国の海運がその使命を果たす上で世界とその海が平和且つ自由で開かれていることが大前提として必要であることを、われわれに改めて認識させました。そして、われわれ事業者は、従来以上に幅広い意味合いをもつようになった経済安全保障の視点から、安定した事業継続に必要な政府による安全保障に関する様々な選択肢をよく吟味する必要に迫られていると考えます。

最後になりましたが、ウクライナ侵攻が一日も早く終結し、世界とその海に平和と自由が戻ることを心から祈念し、挨拶の結びとさせていただきます。





新年を迎えて ＜要旨＞



一般社団法人 日本造船工業会
会長 宮永　俊一

昨年は、2月にロシアがウクライナに侵攻して以降、地政学リスクが高まり、エネルギー資源や希少物資の供給懸念等から世界的なインフレが起こるなど、不透明感と不確実性が大きく増して参りました。戦争の長期化が懸念される中、グローバル化の後退と流動性を増す国際政治に対して、国内経済の自立性を確保し、経済安全保障の推進、防衛力の強化が必要となっています。尚、新型コロナウイルスの感染が拡大と収束を繰り返す中で、徐々に経済活動の正常化が図られ、人々の暮らしも落ち着きを取り戻していることは心強く、今後も感染対策が上手く行き、景気が持ち直していくことを期待しております。

我が国の造船業を取り巻く環境は、世界的な船腹過剰と供給力過剰に加えて、市場を歪曲する競合国の政府助成、地球温暖化対策の加速化による船主の発注マインドの低下、さらには新型コロナウイルス感染拡大などが主な要因となって、受注低迷が続き、一時は危機的な水準にまで落ち込みました。

その後、昨年の海運市況の好転を背景に、新造船の需要も回復傾向に転じ、仕事量はある程度確保できたものの、鋼材などの資機材価格が急騰、半導体等の不足による舶用品の納入遅れや価格高騰等により採算が悪化し、依然として、厳しい経営状況が続いており、造船業界を取り巻く事業環境は、まだまだ安定しておりません。

今後の見通しにつきましては、世界経済の先行きは、緊張が続くウクライナ情勢や、世界的なインフレの継続等により、不透明感が大きく増していますが、足元の海上荷動き量は拡大基調であり、今後、サプライチェーンの一部見直しがあっても、成長は続くものと見ております。

中長期的に見ると、2050年のカーボンニュートラル社会の実現に向けて、社会構造が変わり、今後は、石炭や石油等の化石燃料の輸送需要が減少する一方、水素やアンモニア等へのエネルギー需要構造の変化等により船舶の需要構造は大きく変化していくものと思われます。この新たな海上輸送需要や将来の社会構造変化に如何に対応していくかが、造船業にとって大きな課題であると考えています。同時に、これは大きなビジネスチャンスであり、この波に乗ることが、日本造船業の国際競争力を強化するまたとない好機でないかと捉えています。

今回、本会で取り纏めました2050年にネットゼロの達成を前提とした世界の新造船建造需要予測では、世界経済の成長と、船舶のゼロエミッション化によって既存船の全面的な代替が進んでいくことで、新造船建造需要量は長期トレンドとして増大した上で、高原状態が継続していく予測となっております。

2050年のカーボンニュートラル社会の実現に向けて、特にゼロエミッション船の開発については、日本造船・舶用工業として、社会要請等をしっかりと受け止めて、早期の実用化を目指さなければなりません。このためには、各社毎の自助努力を続けるとともに、企業間の連携や協業、海事クラスター内での連携の強化がますます重要です。日本造船業の強みは裾野の広い産業基盤を擁する海事クラスターですので、この強みを生かして、日本にしか造れないゼロエミッション船を開発して社会に還元するとともに、競合国との国際競争にも打ち勝っていく所存です。

造船業は、商船、艦艇及び巡視船艇などの建造を通じ、我が国の経済、安全保障に寄与する基幹産業として、地域社会の雇用と経済を支えて参りました。今次の難しい局面も、海事クラスターの力を結集し、官民が連携していくことで、必ずや乗り越え、将来に亘って我が国の海事産業が維持・発展していく事が出来、国、地方に対する役割、貢献を続けて行けるものと確信しております。

引き続き関係各位の、なお一層のご理解とご支援をお願いしまして、新年の挨拶とさせていただきます。

令和５年年頭所感 ＜要旨＞



日本内航海運組合総連合会
会長 栗林　宏吉

昨年の我が国の経済動向は、コロナウィルス感染拡大、ロシアのウクライナ侵攻により、大きな影響を受けました。この紛争によるエネルギーや原材料価格の高騰に円安が加わり、我が国の景気も緩やかな持ち直しにとどまっています。

政府が昨年10月に公表した総合経済対策により、物価高や円安等を乗り越え、日本経済が再び景気回復基調になることを期待しています。

国外を見てみると、欧州や米国を中心に、コロナからの回復を見せてきましたが、インフレや金融引き締め、エネルギー調達コストの高止まり等により欧米経済の景気後退も懸念されており、また秋口より急速に拡大した中国での新型コロナウイルスとその対応による中国国内の混乱も含めて、今後も注視していかなくてはならない状況です。

内航海運業界の市況はこのような状況を反映し、主要元請けオペレーター58社を対象に毎月調査している輸送動向を昨年10月までで見ると、新型コロナ、燃料油や原材料の高騰、円安等の影響もあってか、国内の輸送需要が回復基調にあった一昨年と比べ、貨物船、油送船ともに前年割れとなっています。今年は日本経済の景気回復に伴い、基幹産業である鉄鋼や自動車、原料、石油などの輸送量が上昇し、内航海運全体の本格的な輸送需要の回復が来ることを願っております。

内航海運業界においては、令和3年8月末に暫定措置事業が終了しました。半世紀以上にわたり、業界の基幹事業であった船腹需給調整事業が終わりを告げ、内航総連合会は令和4年度より新しいステージへの船出をすることとなりました。

令和2年9月に交通政策審議会 海事分科会 基本政策部会において答申がなされた「令和の時代の内航海運に向けて」において示された、今後の内航海運が進むべき方向をめざし、新たな物流団体として内航海運業界の諸課題に取り組んでおり、これらに対応すべく、内航総連合会各委員会、事務局体制を刷新しました。

昨年4月より改正された内航海運業法や船員法が施行され、船員の働き方改革が本格的にスタートし、同改革の実現に向け対応しているところです。この船員の働き方改革は労働時間の明確化、労働時間管理の適正化、船員の健康確保対策等、船員が働き易く持続的に就業できる労働環境整備が求められ、傘下組合員へ同法の周知や、コンプライアンスの徹底の呼びかけを行っております。

その中でも船員の適正な労務管理を行う為に、法改正を受け船主は労務管理責任者を選任しなければならず、内航総連ではその労務管理者に向け適切な労務管理、知識の習得を目的として全国にて労務管理責任者講習を行っております。

船員の適切な労務管理を行うことにより、超過労働を抑制し労働環境を向上させ、船員という職業が魅力的なものとして認知されていけば、内航船員不足の解決に繋がる一助となると考えております。

また、船員の働き方改革は内航業界のみでは実現は叶うことはなくステークホルダーが一丸となって初めて実現出来るものであります。

とくに荷主との連携は必要であり、国、荷主、内航業界が課題の共有と緊密な連携強化を図れるよう、「安定効率輸送協議会」にて、ハイレベル対話を行っており、今後も継続的に続けていきます。

令和4年度末に中小企業投資促進税制、船舶に係る特別償却制度、船舶の買換特例制度、地球温暖化対策税還付措置のいずれもが適用期限を迎えるにあたり、内航業界として同制度の必要性を訴え、適用期限の延長を要望してまいりました。この結果これらの税制度は適用期限延長が決まりました。

令和4年を表す漢字が昨年末に発表され「戦」が選ばれましたが、振り返れば様々な「戦」があり、世の中は不安定な一年となりました。

内航総連合会は新しい物流団体として生まれ変わりましたが、安全・安心な国内海上輸送サービスの提供を持続し、日本経済の発展に寄与していく事に変わりありません。

今年を表す漢字が「安」となり、日本や世界が平穏で安心な日常を送り、内航海運が引き続き安全・安定輸送が行えるような年になるよう祈念いたします。

日本海運集会所からの新刊紹介

2022年版「コンテナ輸送と就航状況」を発行
荷動きや供給から足下の市況を整理

日本郵船調査グループ 編

日本郵船調査グループが取りまとめた「世界のコンテナ輸送と就航状況」の2022年版が12月12日に発行された。本書は足下のコンテナ船市況について①荷動き②供給③配船④港湾⑤マーケット・船社業績―の全5部で整理した年報となる。また、資料編として主要航路の配船一覧とサービス一覧を掲載している。

21年の荷動きは前年比6.4%のプラス

世界のコンテナ輸送を荷動きで見ると、2021年は前年比6.4%増の2億3661万3000TEUと、高い成長率を示した。主要航路別に見ても、東西航路が同6.3%増の8580万1000TEU、南北航路が同2.0%増の3327万8000TEU、域内航路が同7.8%増の1億1753万4000TEUでいずれもプラスとなった。中でも荷動きの成長率が高かったのが、東西航路のTranspacific(7.4%増)、Asia-Europe(3.6%増)、South Asia-Europe(14.9%)の各航路だった。

荷動きが大きく伸びた2021年に対し、22年は前年並みか前年割れとなる見込みだ。

例えば、北米航路の東航(アジア発北米向け)の荷動きは例年より早い5月にピークを迎え、9月には急減した。ピーク前倒しの背景として、国際港湾倉庫労働者組合(ILWU)交渉時に荷動きが鈍化するリスクを踏まえた、年末商戦向け貨物の前倒し出荷があるという。また、欧州航路の西航(アジア発欧州向け)はロシアのウクライナ侵攻を機に荷動きが前年を割った。9月には、欧州の物価高や個人消費の減速により荷動きが急減し、今後もこの傾向が続くと見ている。

23年は船腹量が堅調に増える見込み

供給面に当たるコンテナ船の船腹量で見ると、2021年の竣工実績は168隻・108万2000TEUで、解撤分などを差し引くと年末時点では5437隻・2457万2000TEUだった。船腹量ベースで年初比4.6%増となっている。

2022年の船腹量は、年末時点で同3.2%増の2535万8000TEUと予測した。解撤船腹量はわずかながら、上海のロックダウンと韓国造船所の人手不足による工期遅延に伴い、年間の竣工船は141隻・79万6000TEUにとどまる見通しだ。続いて、23年は同4.5%増の2649万TEUになる予想で、工期遅延の影響が残るものの新造船の竣工が続き、船腹量は堅調に増えるとしている。

全船腹量に占める定期オペレーター上位15社のシェアは、2022年8月末時点で90.3%(2270万5000TEU)で、前年同期よりも0.2ポイント増加した。内訳を見ると1位のMSC(スイス)と2位のMaersk(デンマーク)、6位のEvergreen(台湾)と7位のONE(シンガポール)でそれぞれ順位の逆転が見られた。

また、上位15社の発注残は528隻・555万TEUで、既存船腹に対する割合は25.4%に上っている。このうちMSC、CMA CGM(フランス)、COSCO(中国)は発注残船腹量のトップ3を占めるとともに、この1年間で発注を積み増している。他方、船腹量で2位だったMaerskは、発注残で9位にとどまった。

本書は日本海運集会所が発行しており、会員は2冊以上の同時購入で割引価格が適用される。 ■



世界のコンテナ輸送と就航状況　2022年版

編　　集：日本郵船株式会社 調査グループ
発　　行：一般社団法人日本海運集会所
発行年月：2022年12月12日
体　　裁：A4判　96頁
定　　価：10,835円(税込)、別途送料実費
※集会所会員は2冊以上同時にお申し込みの場合、2冊目から5,445円(税込)

謹　賀　新　年


本社工場全景

一隻入魂！

内航小型船(499GT)から外航船の建造を承ります。

佐々木造船株式会社

本社工場　〒725−0401　広島県豊田郡大崎上島町木江65−1
TEL　0846（62）0350（代）　FAX　0846（62）0713
設計部　TEL　0846（62）0273（代）　FAX　0846（62）0714
資材部　TEL　0846（62）1057（代）　FAX　0846（62）0712
宇浜工場　〒725−0401　広島県豊田郡大崎上島町木江5102−2
TEL　0846（62）1215（代）
〔HP〕http://www.sasakizosen.com/　〔E-mail〕info@sasakizosen.com


FORWARD 2030
Driving U forward over the next decade
次の10年、さらなる飛躍を求めて
サステナブルな海運会社として、
皆さまとともに歩み続けます。
NSユナイテッド海運株式会社
SUSTAINABLE DEVELOPMENT GOALS


「エネルギー」の次へ、「運ぶ」の先へ、環境の未来へ、
先んじて挑み、社会を支えるエネルギーであり続ける。
UYENO
上野トランステック株式会社　代表取締役社長COO　上野　元
本　社
〒231-0023　横浜市中区山下町46番地
Tel. 045-671-7535　Fax. 045-671-1137
東京本社
〒100-6007　東京都千代田区霞が関三丁目2番5号　霞が関ビルディング7階
Tel. 03-6747-3173　Fax. 03-6748-7005
https://www.uyeno-group.co.jp/


優しくを、
続ける。
将来も皆様の
よきパートナーであるために ——
To The Next Stage
飯野海運株式会社
Be Unique and Innovative. : The Next Stage


なみを超えろ。
HSB
檜垣造船株式会社
代表取締役社長　檜垣　宏彰
本　社　〒799-2111 愛媛県今治市小浦町1丁目4番25号
TEL 0898(41)9147
東京事務所　〒104-0033 東京都中央区新川1丁目2番10号
TEL 03(3553)8391
E-mail　ga@higaki.co.jp　https://www.higaki.co.jp/
14型Hi-max-Eco.ver.3



Suzuyo 鈴与株式会社　www.suzuyo.co.jp

TOKO LINE
東興海運株式会社
TOKO KAIUN KAISHA, LTD.

□本社　HEAD OFFICE　〒650-0037　兵庫県神戸市中央区明石町32 明海ビル　TEL 078-331-1511
MEIKAI BLDG., 32, AKASHIMACHI, CHUO-KU, KOBE 650-0037 JAPAN

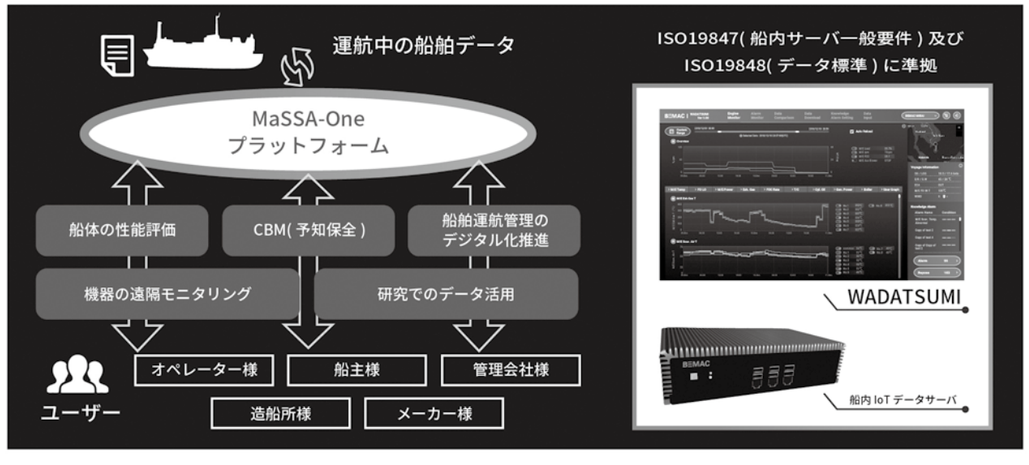
□東京事務所　TOKYO OFFICE　〒103-0022　東京都中央区日本橋室町1ー8ー10 東興ビル　TEL 03-3281-6661
TOKO BLDG., 1-8-10, NIHONBASHI-MUROMACHI, CHUO-KU, TOKYO 103-0022 JAPAN

https://www.tokoline.co.jp　The Name to Trust

船舶支援ソリューション
MaSSA-One

MaSSA-One（マーサ ワン）は、船上における運航、荷役、防災などの
各種船舶機能情報を BEMAC IoT データサーバで収集し
トラブルの予兆検知・原因特定を行う船員サポートアプリケーション群で船舶を守ります

MaSSA
the Maintenance System for Seamless Sailing Ability



BEMAC株式会社　E-Mail：sales@bemac-jp.com　Web：https://www.bemac-jp.com/

今治本社・みらい工場
〒794-8582
愛媛県今治市野間甲105番地
TEL:0898-25-8282　FAX:0898-25-3777

東京本社・東京支社/東京データラボ
〒100-0006
東京都千代田区有楽町1丁目1番2号
東京ミッドタウン日比谷 日比谷三井タワー32階
TEL:03-6550-8211　FAX:03-6550-8212

博多営業所
〒812-0016
福岡県福岡市博多区博多駅南2-1-5
博多サンシティビル807
TEL:092-260-7775　FAX:092-260-7776

神奈川県 エスカル横浜（横浜海員会館）

地下鉄の駅の真上の当館は、中華街へ徒歩 1 分と好立地。
23室の和室と大浴場。1 階にはコンビニがあります。

横浜





お部屋の種類	平日・税込み料金 割引料金（）内通常料金
シングル（１名様）	6,820 円 ～（8,470）
ツ イ ン（２名様）	6,160 円 ～（7,370）
DXツイン（２名様）	7,810 円 ～（9,020）
和室８畳（３名様）	4,180 円 ～（5,390）
和室12畳（４名様）	4,730 円 ～（6,050）

※船員の方は、さらに割引がございます。

045-681-2141
https://www.escale-yokohama.com

〒231-0023
横浜市中区山下町 84
みなとみらい線「元町・中華街」駅３番出口上





特　集

海事産業・展望2023

―海運・貨物市況と国際情勢を捉える―

KAIUN新年号特集「海事産業・展望2023」は、前半で海運・貨物市況に関する2022年の振り返りと2023年の見通しを専門家による寄稿で整理する。後半は国際情勢のうち、特に海事関係者の関心度が高いと思われる米国経済、中国経済、アジア新興国経済、そしてウクライナ戦争の4つをセレクトし、インタビュー形式で掲載する。

いずれの記事も執筆・取材時点の内容となる。

寄稿

海運市況 … ドライバルク市場 p.32
コンテナ船市場 p.34
原油タンカー市場 p.36

貨物市況 … 鉄鋼市場 p.38
原油市場 p.40
外国為替市場 p.42

インタビュー

米国経済 p.44
中国経済 p.48
アジア新興国経済 p.52
ウクライナ戦争 p.56



©Valentin Valkov/Shutterstock.com

ドライバルク市場／寄稿

上昇要因が剥落し巡航速度に戻る

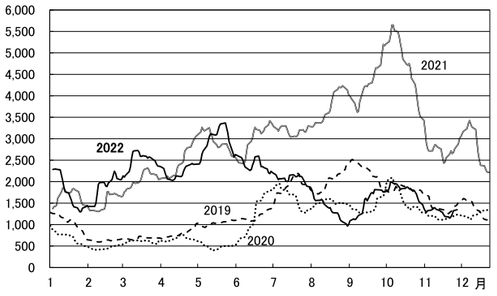
日本郵船株式会社
調査グループ
グループ長　**林 光一郎**
（2022年12月5日）

2022年の市況推移

2022年のドライバルク市況は、前半は海運バブル期以来の活況だった2021年をなぞるような形で好調だったが、5月から8月末まで下げ相場が続き、夏から秋にかけて例年生じるマーケットの上昇が2022年は発生せずに9月にはコロナ禍前の水準まで下がってその後は当時の水準をなぞるような動きとなっている。夏から秋にかけての下落は米国の金融引き締めなどによる世界景気の減速懸念を反映していると考えられる。

年初から11月末までのBDIの推移を2019年以降の各年と比較したグラフが**図1**である。なお、本稿はすべて2022年11月末までの値を元に執筆している。

図1　BDIの年別推移



（出所）The Baltic Exchange

大きく変動したように見える2021年から2022年にかけてのドライバルク市況だが、実は年を通じてのBDIの振れ幅（年間最高値÷年間最安値）は2020年（5.34倍）をピークに2021年（4.34倍）、2022年（11月末時点で3.49倍）と減少している。これは年間最安値が下げ切らず踏みとどまっていたためで、年初来最安値が965（8月31日）というのは2021年を除けば2011年以来の高値水準である。なお例年は年間最安値が付くのは1月下旬から2月にかけての市況低迷シーズンであり、8月31日というのは異例で夏の市況腰折れの強さを示すものだった。

コロナ禍以降の傭船料の推移を船型別に比較するため、航路別TC平均の年間平均値の前年比騰落率（2019年~2021年は通年、2022年は年初来）および2019年と2022年の比率を計算したものが**図2**である。

図2　船型別TC平均の前年比騰落率

	ケープサイズ	パナマックス	ハンディマックス	ハンディサイズ
2020年	-27.5%	-20.2%	-17.7%	-13.8%
2021年	155.0%	171.1%	226.9%	221.2%
2022年	-51.3%	-21.0%	-14.3%	-14.3%
22年/19年	-10.0%	71.0%	130.7%	137.3%

（出所）The Baltic Exchangeのデータを元に日本郵船調査グループ作成

図2からは、市況が前年比下落した2020年と2022年、逆に上昇した2021年のいずれでも、大型船型ほど前年比のパフォーマンスが悪かったことが読み取れる。特にケープサイズは2021年の急騰にも関わらず2022年に2019年の水準を下回っている（但し2019年のケープサイズはスクラバー搭載のためのドック延長により他船型よりも市況が堅調だった）。

船型別の船腹量や船型に対応した貨物荷動きの前年比騰落率はこれほど一貫した傾向を示してはおらず、この結果を見る限りはコロナ禍以降のドライバルク市況の上昇はコンテナ船運賃の上昇の影響を受けたものだった、具体的には鋼材などどちらの船種でも運べるマイナーバルク貨物を通じて荷動きの増加やセンチメントの上昇を起こしていた、という側面が強かったと考えられる。

2023年の需給展望

日本郵船調査グループが執筆した「2022 Outlook for the Dry-Bulk and Crude-Oil Shipping Markets」（発行：日本海運集会所）での2023年の見通しは以下の通りとなる。

荷動きについては中国がロックダウン長期化による低迷から回復することなどを背景に鉄鉱石と石炭、穀物が前年比増加に転じ、マイナーバルクも増加基調を維持する。荷動き（トンベース）の前年比は、鉄鉱石が0.8%、石炭が1.4%、穀物が0.8%、マイナーバルクが2.6%の、それぞれ増加となる。

一方、船腹については過去数年間の発注手控えの影響を受けて低調な竣工が続き、今まで先延ばしにされてきた高齢船の解撤が市況の下落を受けて増加に転じることで、船腹拡大ペースは減速する。船隊の前年比増加率（DWT基準、推定年央値での比較）では、ケープサイズが1.7%、パナマックスでは3.0%、ハンディマックスでは0.9%、ハンディサイズでは1.6%となる。

上記のように2023年のドライバルク市場ではケープサイズ、パナマックスにおいては船腹量拡大が荷動き拡大をやや上回り、ハンディマックス、ハンディサイズではやや下回ることになる。但し荷動き、船腹量ともに増加幅が小幅に留まり、市況への影響は限定的なものにとどまろう。むしろ景気減速や金利引き上げなどの外部環境、あるいは気象要因による滞船の発生などのほうが市況への影響は大きくなろう。

ゼロエミッションに向けての船隊整備

コンテナ船運賃高騰の影響が剥落し、毎年の荷動きの伸び率も低水準に留まる中、中長期的には船隊の発注、解撤動向が市況変動の鍵を握ると考えられる。

当面の動向として、歴史的な傾向として発注残比率が低い時期には堅調なセンチメントが維持されてきた。ドライバルク船の発注は2021年後半の歴史的なマーケット高騰期においても抑制されたものであり、4船型すべてでコロナ前の2020年1月と比べて2022年11月の発注残比率は低下している。2022年後半の市況下落後も新造船価は高止まりしており、現状の船価では新造船への投資は正当化できない。船隊整備に定時定量発注のポリシーを持つ船主によるものや、特定の案件と結びついたものを除いた発注は当面の間は限定的と考えられ、市況の下支え要因となるだろう。

長期的に見た場合、2030年代前半には海運バブル期に発注された大量の船が20歳を超えて解撤適齢期となり、なおかつその時期にはゼロエミッションへの動きが活発化しているであろうことは周知の事実である。先進的な大手企業はリスクを取った低炭素燃料船の発注に動き始めているが、ドライバルク船全体としては例えばコンテナ船やPCCと比べると動きは大幅に鈍い。その理由は、採用した技術が主流から外れた場合に生じる傭船料や中古売船価格のディスカウントの影響が他船種よりも大きいことがある。

その一方で、レピュテーションを無視できるなら手持ちの石油燃料船を使い続けることが望ましいとも言い切れない。将来ゼロエミッション扱いの石油互換燃料（バイオ燃料／合成燃料）が登場した時点では他の需要分野との競合が強く、アンモニアなどの純粋ゼロエミッション燃料と比較して割高になる可能性が高い。石油互換燃料が登場すると普及のために石油燃料に炭素税を掛けようという議論も強まるはずで、その場合には燃費の悪い高齢の石油燃料船は非常に不利になる。ならば省エネ設計の石油燃料の新造船を発注するべきかとなると、上記の通り現在の船価は高く、炭素税による石油燃料高騰はまだ始まっておらず、陳腐化リスクは中古船より高い。

つまり、2030年代を見据えたドライバルク船の船隊整備には現時点で船主の大半が合意する正解が存在しない。当面の間は船主それぞれが個別の状況を踏まえつつ自社にとっての最適解を探していこうという動きが続くだろう。■

コンテナ船市場／寄稿

船会社は船舶過剰供給問題に直面

株式会社EFインターナショナル
代表取締役　**中尾 治美**

（2022年11月30日）

2019年末、中国武漢に発生したCOVID-19は、世界各国にパンデミック拡散防止の都市封鎖を余儀なくさせた。その結果、Supply Chainの寸断、物流混乱、各国の港湾作業麻痺、特に米国LA/LB港のコンテナ船の長期滞船問題は世界経済に大きなダメージを与えた。

COVID-19によるパンデミックは世界の製造工場である中国でのコンテナ不足とそれを輸出するコンテナ船のスペース不足、消費地北米からの空コンテナ回送大遅延を引き起こし、海上運賃の歴史的高騰を招いた。定期運航ができず不定期船社と揶揄されたが、COVID-19はコンテナ定期船運航会社の重要性を再認識させた。

1）コンテナ船市場の2022年の回顧

2022年4月初旬時点のアジア/北米航路の運航船腹数は575万TEUと、前年同期比に比べ24％増加となった。一方、総船腹量に占める3大アライアンスのシェアは2021年4月の82.2％から67.7％に低下した。これは新興船会社（BALコンテナ、CUラインズ、SJJなど）の新規参入に加え、マースクやMSC、CMA-CGMなどが臨時船などアライアンス枠外の単独運航で船腹を投入したことが影響している。しかし、2022年後半からの運賃の下落を受けて非アライアンス船社の撤退は時間の問題である。

投入船腹数の増加により、北米LA/LB港は一時、300隻以上の滞船が起きた。一方、中国政府は、上海市を、4月1日から6月1日まで2カ月間都市封鎖した。上海港では封鎖管理の徹底で300隻以上の滞船が発生した。強権的、徹底的な“ゼロコロナ政策”は、上海市民2500万人への外出制限措置にも及び経済活動が停止した。年間コンテナ取扱量世界一の上海港の2カ月に及ぶロックダウンが最終的に北米の滞船問題の解決に貢献した一つの大きな要因である。“出口の詰まりを解決するなら、入りを制する”を地で行った結果となった。

9月の中国発北米向けスポット海上運賃は2020年以来の2桁減少し、1000ドル/FEUを超える過去最大の下落を記録し、10月の国慶節前の輸出混雑は見られなかった。国慶節明け以降もアジア発欧米向けスポット運賃の下落が続き、11月4日付の北米西岸向けは1681ドル/FEU、北米東岸向けは4890ドル/FEUで、北米東岸向けが5000ドル/FEUを切るのは2021年4月以来である。北欧向けも1763ドル/TEUと、2020年11月以来の2000ドル割れとなった。まだ運賃下落の底は見えていない。

高運賃、コンテナ不足は米国港湾のコンテナ船滞留問題が片付けば自然に解決する問題である。

2）コンテナ船市場の2023年の展望

＜経済的マイナス要因＞

中国で継続される強権的“ゼロコロナ政策”、“サプライチェーン寸断”、米国ドル独歩高、金利高、ロシアのウクライナ侵攻長期化、エネルギー危機、穀物危機、世界各国で多発するストライキ、特に米国のILWU/PMA及び鉄道組合の労働交渉の行方、米国卸・小売業の過剰在庫、IT企業を中心にした雇用調整の広がり、インフレによる世界的リセッションが世界的物流停滞をもたらす可能性が出ている。しかしグローバリゼーションにより分業化されている世界的分業物流（サプライチェーンを含む）は、COVID-19のパンデミックにもかかわらず、2020年後半以降の米国を中心とした“巣ごもり需要”、“リベンジ消費”に対応し成長したように、我々のライフラインとなっていることを示した。

2022年1月1日から日本、中国、韓国、東南アジア諸国連合（ASEAN）など計15カ国が加盟する地域的包括経済連携（RCEP）協定が発効した。関税の撤廃、引き下げで経済活動を進め、域内人口約22億7000万人、域内総生産（GDP）約25兆8000億ドルで世界の約3割を占める巨大経済圏である。日本政府はGDPを2.7％押し上げる効果を見込んでいる。日本にとって環太平洋連携協定（TPP）に並ぶ経済連携である。日本のアジア太平洋地域の貿易、投資の活性化及びサプライチェーンの速やかな再編を期待したい。

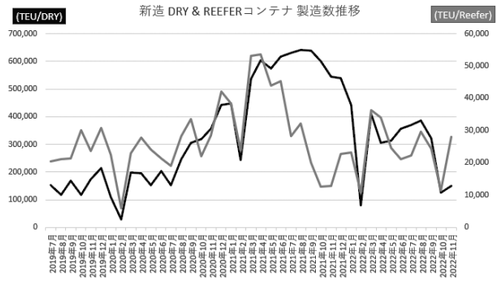
それ故、サプライチェーンを含む世界物流はそう悲観したものではない。2023年以降もその流れ、勢いは変わらないが、強いてあげれば、徐々に中国からインド、ベトナム、アフリカに移行していくと考える。その動きにいつでも対応していくことが大切である。

＜コンテナ船市場にインパクトをあたえる問題＞

新造船過剰供給問題があげられる。新造コンテナ船の投入は、2022年約110万TEU、2023年230万TEU、2024年280万TEUである。2025年までに合計730万TEUの新造船が投入される。既存船の平均船齢が13.5年と若いことがこの問題を深刻にしている。船会社は、世界的リセッションによる荷動き減少が予想される中、船舶過剰供給問題を抱えることになる。

デンマークの海運調査会社、Sea Intelligenceはサプライチェーンが正常化され、北米で船会社のリースコンテナの返却が進捗したとしても、北米から各船会社が中国・アジアへの空回送が思うようにできない現状に対して、2023年初めまでに北米で過剰空コンテナ滞留本数が430万TEUに達し、北米各港でコンテナ保管スペース確保に支障が出ると警告している。

船会社は、現在、相当の余剰コンテナを抱えている。COVID-19のパンデミックで各国の主要港が機能不全に陥った。船会社は必要本数を自社船で北米、欧州から空回送ができず、コンテナリース会社が押さえた中国の新造コンテナに頼る以外方法がなかった。一方、収支上、海上運賃が片道8000～10000ドル/FEU貰えるなら、10年長期リースの10年間のリース料金を払ったとしても、一回の運賃でその費用の2～3倍の利益が稼げるので借りない手はない。リース会社もコンテナメーカーに対して投機的発注を行った。2021年のTritonの年間発注本数は1社で100万TEUを超えた。驚きの発注本数である。因みに2番目に発注が多かったのはTextainerの60万TEUである。



コロナ禍で膨らんだコンテナ余剰在庫を抱え込んだ船会社は返却できるコンテナをリース会社に返却する。しかしリース会社はもともと船会社から返却されるコンテナを受取る蔵置場所を確保していないのが現状である。この問題はリーマンショック時のリース会社の対応で明らかである。代替返却場所の提供、リース料金のキャンセル、あるいは返却できないコンテナに対する保管料支払い等々、何とかしてその時を乗り切った。しかし、2023年1月の予想余剰コンテナ数、430万TEUは船会社にとっても大きな問題である。今回、北米で滞留する余剰コンテナ問題はリーマンショックの比ではない。

最後に、日本のただ一社のコンテナ定期船運航会社、Ocean Network Express（ONE）に申し上げたい。現状の1.00ドル=140円の円安問題を勘案し、本社を東京に移管しては如何か？良質で安い日本人雇用を再認識してほしい。そして東京をより国際都市にしてもらいたい。その上で、ONEに優良外国コンテナ定期船運航会社のM＆Aを行ってもらい、国際化、多様化、そして柔軟な独自の企業文化を成熟させ、コンテナ定期船運航会社のリーダーとなってもらいたい。今がその良い時期であると期待している。■

原油タンカー市場／寄稿

景気後退が市況に水を差す恐れも

株式会社商船三井
タンカー・オフショア事業群第一ユニット原油船チームリーダー
宇佐美 健彦

（2022年12月19日）

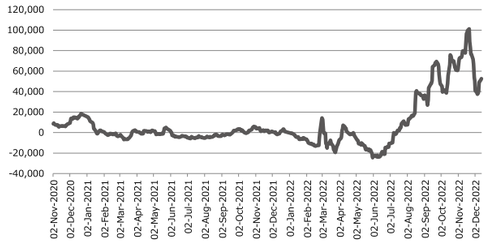
1. 22年のVLCC市況振り返り

22年初めは前年までの低調な流れが続く展開となった。新型コロナウイルス感染拡大の影響が尾を引き、中国をはじめとするアジア諸国の経済回復が進まず、また市況の長期間低迷にもかかわらず老齢船の退出が期待していたように進まず、VLCCの船腹需給は改善されないままであった。

ロシア・ウクライナ危機発生以降、この状況が変わってきた。3～4月頃にロシア産原油の代替トレードとして米国出し欧州向けの荷動きが多く出てきたことで、アフラマックス、スエズマックス市況を直接的に押し上げたものの、船腹需給が大幅に緩んでいたVLCC市況は間接的な波及程度の影響にとどまった。

しかしながら、9月以降に米国が国家石油戦略備蓄の大量放出を始めたことで、中国、韓国向けのロングホールトレードがVLCCの船腹需給を一気に引き締め、市況を大幅に引き上げた。その後も長いトンマイルを期待できる大西洋域からの荷動きと中東積みの伸長が相俟って騰勢を強めていき、TD3Cは11月21日付で22年最高値となるWS 129.91まで伸長した。そこから12月頭まで荷動きの鈍化で下落に転じたものの、足元では船腹需給の引き締まりやすい状況の中でWS80前半を維持しており、総じて22年後半は久しぶりに市況が堅調に推移したと言える。

過去2年間のVLCC 中東/極東航路 スポットTCE



※TCEはノンエコ（SOxスクラバー無し）の前提。

2. 23年のVLCC市況展望

23年の市況見通しを考察する上で複数のプラス・マイナス要因等を挙げたい。ロシア・ウクライナ危機後のトレードパターンが維持される中で新造船供給量の減少に伴う船腹需給引き締め効果が合わさり、市況は堅調に推移すると考えているが、景気後退の程度次第ではプラス要因を打ち消してしまう恐れもあり、注視が必要である。

＜プラス要因＞

①米国を中心とした大西洋域からのロングホールトレード増によるトンマイル効果（23年も続く）

②環境規制（EEXI、CII）開始に伴う低競争力船の市場撤退可能性、減速運航の浸透に伴う船腹需給引き締め効果

CIIについては、23年1年間の運航実績に応じて、24年に初めて本船毎のレーティングが出てくるので、23年の市況への影響度が大きいのはEEXIと考える。EEXIについては、船毎に適用開始時期が異なることから年初早々から大きな影響が出てくるものではないと捉えているが、特に老齢船や高燃費船では主機出力を下げた減速運航を強いられることは必至であり、減速運航による船腹の引き締め効果が徐々にマーケットに現れてくるだろうと考えている。市況レベル次第では老齢船の撤退が大幅に進む可能性もあるだろう。

③新造船供給量の減少に伴う船腹需給の更なる引き締め

今後の船腹供給見通しについて特に注目したい。VLCCは他船種と比べても特に新造発注残が少なく、23年の竣工数は20隻程度だが、24年はゼロ、25、26年は当社が発注したLNG二元燃料VLCCが各1隻となっている。新造船流入が限定的である中で荷動きが堅調に推移すれば、船腹需給はよりタイトになり、市況の押し上げ要因となるであろう。

＜マイナス要因＞

④インフレの更なる進行に伴う世界的な景気後退リスク

インフレ抑制への世界的な利上げによって、23年は世界経済の落ち込みに対する警戒感が強まっている。IMFの10月発表の見通しでは主要国の実質経済成長率見通しを軒並み下方修正し、米国と欧州、中国の経済が失速すると見ている。米国を中心とした大西洋域からのロングホールトレード増でトンマイルが伸びても全体の荷動き量が落ち込んでしまっては船腹需給に大きなネガティブインパクトをもたらしうる。

⑤高水準が継続する中古船価格。老齢船の撤退にブレーキをかけている。

中古船価格の高止まりにはイラン・ベネズエラ等の制裁貨輸送に従事する一部の海外船主による中古船需要も影響している可能性がある。現在、100隻近いVLCCが“Dark Fleet”として制裁貨輸送に従事していると言われている。

ベネズエラについては、米財務省が11月下旬にシェブロンに同国からの原油、石油製品の輸出を限定的に認めているが、ベネズエラ国営石油会社に対する全面的な制裁解除には至っていない。

今後の対イラン、対ベネズエラ経済制裁に関する動きは要注意だが、仮に対イラン、ベネズエラ制裁が解除されればこれらのDark Fleetはロシア産原油輸送に集中することになるが、行き場を失った一部の船のスクラップが進む展開はありうる。

＜その他、注意すべき事項＞

⑥EU/G7のロシア制裁（プライスキャップ制）の実効性と、原油トレードパターンへの影響（インド、中国の動向）

ロシアは表向きプライスキャップ制の受け入れはしないが、実際には$60/bbls以下でEU/G7以外の国々（主に中国、インド）への原油輸出を継続する可能性はある。継続できなければ原油供給の制限によって原油価格が上昇し、それを踏まえたEU/G7による上限価格の上方修正の展開もあるかもしれない。

ロシアのウクライナ侵攻以降、欧米企業を中心に自主的にロシア産原油の輸送を控え、欧州に代わって中国・インドがロシア産原油の受け皿となっているが、それらの輸送は主にDark Fleetにカバーされており、そうした現状をプライスキャップ制が大きく変えるとは言い難い。

但し、プライスキャップ開始（12月5日）以前にEUがロシアから輸入していた分の原油については、EUには中東、大西洋域からの買い付け、ロシアには新たな買い手探しが必要となり、トンマイル効果による輸送需要伸長は期待できるかもしれない。

一方、プライスキャップ制の実効性に拘わらずDark Fleetによる制裁貨輸送は引き続き活発となり、老齢船の退出は一層進みにくい状況となるのではないか。

⑦OPECプラスの原油生産量水準

OPECプラスは12月4日に日量200万バレルの減産を維持することで合意した。日量200万バレルはVLCCの積載量に換算すると月30隻分のインパクト。11月に同規模の減産が決定された際には市況にマイナスとの見方が多かったが、実際のOPECプラスの原油生産のペースは計画を大幅に下回る状況が続いていたため、日量200万バレルのインパクトから想定されるほどVLCC市況への打撃は大きくなかった。

しかし、この大幅減産が今後も続くようであれば市況への大きなマイナスインパクトとなるであろう。

なお、本稿ではロシア・ウクライナ危機に関連付けながら原油タンカー市況動向に関して説明させて頂いたが、まずは戦争が一日も早く終結して平和が戻ってくることを心から願いたい。 ■

鉄鋼市場／寄稿

需要はやや持ち直すも中国次第

株式会社資源・食糧問題研究所
代表 **柴田 明夫**

（2022年12月7日）

世界の鉄鋼市場を取り巻く2023年の経済環境は視界不良だ。足元の鉄鋼需要の下振れリスクとして、①ロシア・ウクライナ戦争の長期化、②ゼロコロナ禍でのサプライチェーンの混乱継続、③脱炭素化による原燃料価格の高騰、④世界的なインフレ高進と欧米中央銀行の金融引き締めによる景気後退リスク、など多くの不確実性が挙げられる。2022年12月6日に緩和された中国の「ゼロコロナ政策」の行方にも注意が必要だ。

急減速を受けて始まった2022年鉄鋼市場 ―粗鋼生産は底を打ったのか―

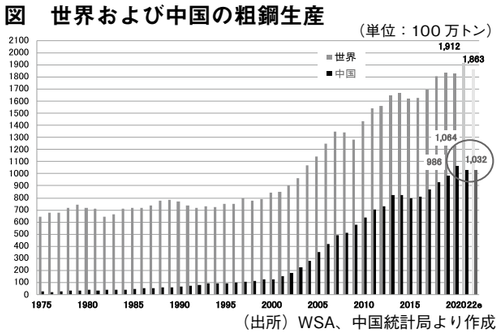
2022年の世界鉄鋼市場は前年の急減速を受け継ぐかたちでスタートした。背景にあるのが、中国政府の温室効果ガス対策だ。習近平政権は2020年9月の国連演説で突如、「2030年までに二酸化炭素（CO_2）の排出量を減少に転じさせ、2060年までに排出実質ゼロを目指す」と表明。鉄鋼分野においても2020年12月、脱炭素に向けて「2021年の粗鋼生産量を前年比削減する」方針を打ち出した。石炭の生産抑制で火力発電所の稼働率が低下し、電力不足に陥ったことも粗鋼生産に急ブレーキがかかった要因だ。

一方、世界鉄鋼協会（WSA）によれば、世界の粗鋼生産は2022年7月から22年8月まで13カ月連続の前年割れとなった。9月に下げ止まったものの、10月の世界粗鋼生産量（主要64カ国・地域）は前年同月比横ばいの1億4730万トンに止まっている。中国、インドを含むアジア＆オセアニアが同5.8％増（1億730万トン）。戦争下にあるロシア＆他CISにウクライナを加えた地域の生産量は670万トンで、同23.7％減と大幅な落ち込みが続く。1-10月累計粗鋼生産量は15億5270万トンで同3.9％減。年換算では18億6320万トンで、2021年の19億1200万トンを下回る（**図**）。

中国の10月の粗鋼生産量は7980万トンで、前年同月比11.0％増と3カ月連続で前年比プラスとなった。ただ、粗鋼生産量は4～6月と3カ月連続で9000万トンを超えていた状況から見ると力強さはない。1-10月累計粗鋼生産は8億6060万トンで同2.2％減少。年換算すると10億3270万トンと、3年連続で10億トンの大台は維持しそうだ（2021年の粗鋼生産量は10億330万トン）。10月の鋼材輸出は前年同月比15.3％増の518.4万トンと6カ月連続で増加した一方、鋼材輸入は同31.5％減の77.2万トンと18カ月連続で減少している。内需の弱さを外需で補っている構図が気掛かりである。

世界の鉄鋼市場の弱さは、原料である鉄鉱石価格の動きからも見てとれる。世界銀行によれば、鉄鉱石スポット（随意契約、中国向け鉄分62％）価格は、11月時点でトン当たり93.3ドルで、2022年1-3月期の同142.5ドルから35％の大幅下落を示している。過去最高値を付けた2021年6月の同215.8ドルからは半値以下だ。世界的な産業および建設活動の鈍化やエネルギー価格の上昇を映した格好である。世界銀行は、2023年の鉄鉱石価格はさらに17％の続落を予想する。

図　世界および中国の粗鋼生産



（出所）WSA、中国統計局より作成

「ピーク・スチール」が見えてきた中国

世界粗鋼生産はピークを打ったのだろうか。改めて筆者の頭を過（よぎ）るのは中国鉄鋼市場における「ピーク・スチール」論だ。世界および主要国の1人当たり鋼材消費量の推移を1977年から2021年についてみると、日本は1977年の512キロ→13年516キロ→21年456キロと頭打ち傾向にある。この間、米国は618キロ→300キロ→291キロとほぼ半減。中国の場合は38キロ→515キロ→666キロと17倍以上に増加している。

通常、1人当り鋼材消費量は、600～800キロをピークにして、その後経済が成熟化・サービス化して来るにつれ低下していく傾向がある（グラフは山型を描く）。ちなみに、米国のピークは1977年の672キロで、日本は1990-91年の800キロ強でピークを打った。

こうしてみると、中国の1人当たり鋼材消費量は、2015～16年にかけて500キロ台で日本のレベルに達し頭打ち傾向は見られたものの、その後再び拡大に転じ、コロナ禍の直撃を受けた2020年に691キロでピーク付け、足元は減少に転じている。その形状も山型を形成し始めた。

2023年の世界鋼材需要は持ち直しへ ―世界鉄鋼協会（WSA）予測―

2023年の世界鉄鋼市場は拡大に向かうのか停滞か。世界鉄鋼協会（WSA）は2022年10月に2023年の世界鋼材需要見通しを発表した。前回4月の発表から軒並み需要は下方修正されている（**表**）。世界の鋼材需要量は2021年の18億3880万トンから2022年17億9670万トンへ2.3％減。2023年は18億1470万トンで同1.0％増と持ち直すものの、盛り上がりは見られない。世界需要の過半を占める中国の鋼材需要が、2021年の9億5200万トンから2022年に9億1400万トンへ5.4％減となった後、2023年も同水準に止まることが要因だ。

WSAは2022年4月の「短期需要見通し」で、ロシア・ウクライナ戦争が周辺地域を巻き込み、両国の金融と貿易を制約する形で影響を及ぼしているとしつつも、鉄鋼業界が掲げている8つの持続可能な目標（脱炭素規制の強化、エネルギー強度の強化、原料効率化、環境管理強化、休業度数率の低下、従業員教育、新たな生産工程への投資、経済価値再配分）を達成しようとすると必然、予測する需要量になるとの見方をしていたものの、今回の10月見通しでは、一転して慎重な見方となった。

世界の粗鋼生産の先行きを占う上では、結局その過半を占める中国経済をどう評価するかによる。中国では、習近平国家主席（共産党総書記）が2022年10月末、2期10年の任期と「68歳定年」の慣例を破り、3期目の政権をスタートさせた。しかし、中国各地では新型コロナウィルス感染症が再び急増しており、経済の回復力は弱く前途は多難である。習近平は党大会開幕式の報告で、「二つの軌跡（両大奇跡）」を強調した。中国専門家によると、これは中国が発展と社会安定を同時に成し遂げたことを意味し、今後は成長よりも「国家安全」を優先することになり、鉄鋼産市場の「牽引力」は期待できそうにない。

ローレンス・サマーズ元米財務長官は、中国経済が抱える問題点として、①積み上がった債務残高、②不透明な将来の成長エンジン、③民間企業への共産党の関与、④人口減少や高齢化の進展―などを挙げる。とりわけ、懸念されるのは、不動産投資を「打ち出の小槌」にしてきた成長モデルの行詰りである。住宅はもはや中国の成長の原動力ではなくなったことで、世界の鉄鋼市場の回復力にも限りがあるといえそうだ。■

表　主要10カ国別鋼材需要見通し

100万t　　%

	2021	2022f	2023f	21前年比	22前年比	23前年比
中国	952.0	914.0	914.0	-5.4	-4.0	0.0
インド	106.2	112.7	120.3	18.9	6.1	6.7
米国	97.1	99.2	100.8	21.3	2.1	1.6
日本	57.4	57.5	58.5	9.1	0.2	1.7
韓国	56.0	54.6	54.6	13.9	-2.5	0.0
ロシア	43.9	41.3	37.2	3.8	-6.0	-10.0
（CIS+ウクライナ）	58.4	53.0	49.5	1.4	-9.2	-6.7
ドイツ	35.3	33.6	32.3	13.4	-4.9	-3.9
トルコ	33.4	32.0	33.3	13.2	-4.1	4.0
ブラジル	26.3	24.1	25.3	22.8	-8.5	5.0
イタリア	26.6	25.7	24.9	30.4	-3.6	-3.0
世界計	1,838.8	1,796.7	1,814.7	2.8	-2.3	1.0

（注）f は予測　　（出所）WSA "Short Range Outlook"2022.10

原油市場／寄稿

23年の需要は前年比増加の予想

ENEOS 総研株式会社
エネルギー経済調査部
副部長　**日根 大輔**

（2022年12月5日）

図　2021年以降の原油価格の推移



取引所データをもとに筆者作成

2021年、世界が新型コロナウイルス・パンデミックからの回復を目指すなかでエネルギー需要は急増し、原油価格は上昇基調で推移した。また、エネルギーの脱炭素化や低炭素化への流れが強まり、各国が急速にこれを推し進めた結果、同年後半にはトランジッション・エネルギー源として期待される天然ガスの需給にひっ迫感が生じた。このひっ迫感はエネルギー市場全体に伝播し、各エネルギーの市場価格を引き上げる要因となった。

上半期はウクライナ情勢によって価格上昇

2022年初頭にはこの地合いにウクライナ情勢の緊迫化が加わり、同年前半の原油市況は騰勢を示した。一大産油国であるロシアが紛争当事国となったことは供給継続への懸念を生じさせ、市場に著しい動揺を与えたのである。同2月24日に実際にロシアがウクライナへの侵攻を開始すると、欧州をはじめとする需要側の国々にロシア産エネルギーを忌避する考えが生じ、制裁や購入回避という形でロシア産の原油やガスを通常取引から徐々に締め出していく動きが広まった。ロシア原油購入の制限によって購入側には代替供給源を確保するという課題が生じたが、上流部門への投資が長く抑制されてきたこともあり、他の供給国は日量1000万バレル（b/d）を超える原油生産能力を持つロシアの代替供給を直ちに行えるだけの余力を持たない。代替供給源の確保は極めて難しい問題と考えられたのである。

ただこれらの懸念は、本来行き場を失うはずであったロシア原油がその収まりどころを見つけることで収束した。ロシアは原油の販売先が限定されるなか、市場に対し大幅に割り引いた販売価格を提示したが、インドや中国といった国々がこれを捉えロシアからの原油購入を大幅に増加させたのである。インドに関してはそれまでロシア原油を殆ど購入していなかったが、いまやロシアは同国の主要供給元のひとつとなっている。インドや中国はロシア原油と入れ替えるかたちでサウジアラビア、イラク、UAEなどの中東産原油の購入を減らしたが、これら国々の原油は欧州に向かうようになった。それぞれの原油が新しい仕向け先を見つけることで供給懸念は一旦の解消を見たのである。

景気後退懸念

このように、ウクライナ紛争に係る供給懸念は徐々に解消に向かったが、原油価格自体は依然として高い水準に留まり、製造や食品など他の産業分野におけるサプライチェーンの混乱とともに急激なインフレーションを招く要因となった。新型コロナウイルス禍の影響が依然として残るなかでの物価上昇は世界経済全体に大きく影響を与え、景気減退を招くものとなった。この状況は原油需要に影を落とし、市況は2022年後半より下落基調に転じている。

2022年に国際通貨基金（IMF）は世界の景気見通しを数次にわたり引下げ、同10月には2023年の世界経済成長率を2.7％と予測した※。米国をはじめとする各国はインフレ抑制のため様々な施策を取っているが、再三にわたる政策金利の引き上げは経済の減速を加速させる可能性があると指摘されている。また、継続して堅調な原油需要を示してきた中国では現在ゼロコロナ政策によって経済活動が停滞しており、同国の石油需要の減退が大きく注視されるようになった。世界の今後の景気後退の進行とその程度は不透明な状況にある。

石油輸出国機構（OPEC）と非OPEC加盟国で構成されるOPECプラス（＋）は以前より2022年後半以降の原油の余剰バランスを予測しており、米国をはじめとする消費国側からの強い増産要請にもかかわらず増産規模を抑制的なものに保ってきた。同10月5日、原油市況が下落傾向に転じたことを受け、OPEC＋は11月以降に200万b/dの減産を行うことを決定している。

2023年の原油市場

このように、現在は原油需要の減少が特に懸念される状況にある。ただ、増加率こそ引き下げながらも、2023年の原油需要について、国際エネルギー機関（IEA）は前年に対し161万b/d、OPECは225万b/dの増加を予測している。

リセッションによる需要減と聞くと、新型コロナが急拡大した際の急激な需要減が思い出されるかもしれない。しかし、社会活動が全面的に停止した前回とは異なり、一定程度の需要は維持されるのである。むしろ、先の価格上昇局面において指摘された問題点は依然として解決せず市場に存在している状況にある。

エネルギー転換に向けた世界の動きはより強いものとなっているが、クリーンエネルギーの供給量はまだ炭化水素エネルギーを代替するには不十分であり、世界は依然として炭化水素エネルギーに依存せざる得ない状況にある。移行エネルギーとして期待される天然ガスには2021年の時点で既に需給にひっ迫感が生じていたが、ロシア情勢の悪化とともに足元では更なるタイト感が加わっている。石油には本来の需要を満たすとともに、引き続き各エネルギー分野の受け皿となることが期待される。

一方で、原油の供給余力が限定的であることは先に述べた通りである。サウジアラビアやUAEといった湾岸産油国は上流部門への投資を継続しているが、実際に生産能力が増加するのは数年後である。需要国は価格上昇局面において国家備蓄原油の協調放出を行い価格低下に努めたが、商業用を併せた陸上在庫は2014年来の低水準にあり、もはやその余力は少ない。中国の経済活動再開など、需要増が注視される場合に供給余力が再び焦点となるだろう。

また、OPEC＋の動向にも注視しておく必要がある。OPEC＋の生産目標と実生産量に大きい乖離があることは度々指摘されており、現在の減産量は現状を追認するものに過ぎない。緩やかな価格下落局面において減産は大きい効果を持たず、その対応は控えめなものになろうが、仮に原油価格が急落する場合にはOPEC＋は再び強力な生産調整を行い価格の下支えに努めるであろう。

地政学的リスクの面を見ても、ウクライナ情勢はいまだ解決に程遠い状況にある。対ロシア制裁の一環として2022年12月5日以降に同国産原油に1バレルあたり60ドルの販売価格上限を課すことが決定されたが、これがロシアの反発を招き同国が市場を混乱させる可能性がある。また、中東ではイランにおける国内外の情勢が悪化しつつある。

現在の市場を巡る状況は市況軟化を想起させるものが主であり、今後も経済動向に左右される動きが続くであろう。ただ、一旦経済回復が示されれば市況が上昇に転じる可能性が高い。潜在的な上昇材料も多く、突発的な方向転換について引き続き警戒しておく必要がある。■

※ IMF、World Economy Outlook https://www.imf.org/en/Publications/WEO/Issues/2022/10/11/world-economic-outlook-october-2022

外国為替市場／寄稿

円安･ドル高の反転リスクに警戒

住友商事グローバルリサーチ株式会社
経済部
シニアエコノミスト　**鈴木 将之**

（2022年12月5日）

2022年に動いたドル円相場

対ドルの円相場は2022年初に1ドル＝115円前後だった。東京外国為替市場の終値でみると、円相場の年間変動幅は2017年以降、10円程度の狭い範囲を推移してきた。

しかし、2022年3月以降、事態は一変した。円相場は3月下旬に120円台、4月下旬に130円台、9月に140円台と円安・ドル高方向に進み、10月21日には一時151円94銭と1990年以来32年ぶりの円安・ドル高を付けた。円買い・ドル売り介入が24年ぶりに行われたほどだった。9月に約2.8兆円、10月に約6.3兆円と、わずか2か月で10兆円弱の介入によって、円相場は過度な変動から落ち着きを取り戻したものの、円安・ドル高傾向に変わりはなかった。

この状況の契機は、歴史的な物価高騰を抑制するための米国の金融引き締め策による。3月から11月までに政策金利は合計3.75％引き上げられた。量的引き締めも6月に開始され、9月には削減ペースが倍増された。前回、2015年末以降の利上げ局面に比べて、金融引き締めペースは速い。

そのため、市場では物価動向、とりわけ発表時期が早い消費者物価指数（CPI）への注目度が高まった。市場予想よりもCPI上昇率が高ければ金融引き締め観測が強まり、反対に低ければ金融引き締め観測が後退するなど、いわゆるCPIショックによって2022年の円相場は変動してきた。また、金融政策を巡るFRB（米連邦準備理事会）高官の発言にも、振り回されてきた。

32年ぶりの円安・ドル高の背景

2022年の円安・ドル高の背景を探ると、実体経済の要因が大きいようだ。

まず、円相場の変動で注目される投機筋については、米商品先物取引委員会（CFTC）のIMM通貨先物ポジションのうち、ヘッジファンドなどの投機筋として注目されている非商業部門が、10月下旬に10.3万枚の売り越し超に拡大し、円安・ドル高圧力を強めたようにみえる。しかし、10万枚の売り越し超は円相場が安定していた2017年7月や同年10月～2018年2月、感染拡大後の2021年10～11月、2022年3～5月にも見られ、足元、10月の投機筋の動きが150円超まで円安・ドル高を進めた主因とは言い難い。

個人投資家の動きも注目された。金融先物取引業協会によると、個人投資家などの外国為替証拠金（FX）取引のうちドル円取引額は2022年3月に約551兆円と、2020年1月以降の平均328兆円を大幅に上回った。それ以降も取引額は増加し、9月に1,098兆円まで拡大した。金融引き締めの米国と金融緩和の日本という対比から、個人投資家らが投資ポジションを円安・ドル高方向に傾けたためだ。これは円安・ドル高を加速させた一因と考えられる。

一方で、2022年以前からの変化も見逃せない。財務省・日本銀行『国際収支統計』によると、国内外のマネーの動きを示す金融収支のうち機関投資家を中心に海外から中長期債を回収する動き（対外純資産の減少）が2021年第2四半期以降、続いている。2022年上半期の中長期債の収支は約8.4兆円の回収超と、円高・ドル安圧力にみえる。

しかし、必ずしもそのようにはならなかった。その一方で、直接投資や金融派生商品、その他投資が行われ、金融収支全体では対外純資産が22年上半期に5.4兆円増加し、円安・ドル高圧力が続いていたからだ。

ただし、金融収支からの円安・ドル高圧力は見た目より小さい可能性がある。為替ヘッジ付き取引もあり、証券投資の動きほど円相場への影響は大きくない。また、米金利上昇による資産価格低下に対応したヘッジのリバランシングによるドル買いがあったり、証券投資から回収した資金をその他の投資に回したりする動きもある。その上、ドルが円に替えられるタイミングのずれなども想定される。

しかも、金融収支の対外資産増が実体以上に大きい可能性もある。直接投資に含まれる収益の再投資（海外現地法人の内部留保などの仮置き値）は、必ずしも国内に還流しているわけではなく、円相場への影響は限られる。また、収益の再投資は2021年の景気回復を反映した仮置き値であり、2022年の実際の値よりも大きいとみられるため、円安・ドル高圧力は見た目以上に小さいだろう。

以上を踏まえると、2022年の円安・ドル高は、2021年半ば以降の実体経済の影響が大きいと考えられる。財務省『貿易統計』によると、貿易赤字は2021年第3四半期以降継続し、2022年上半期には半期として比較可能な1979年以降で最大の7.9兆円になった。これは、円安・ドル高圧力になる。なお、経常収支も2022年上半期に7.3兆円へと黒字額を縮小させた上、これにも再投資収益の影響があるため、見た目に比べて円高・ドル安圧力は弱い。

こうした中で、為替関連の取引額が同じでも、企業や家計の想定為替レートが円安・ドル高方向に修正された分、実際の取引が円安・ドル高になるという自己実現的な現象も起きたのだろう。

円安・ドル高の中で高まる反転リスク

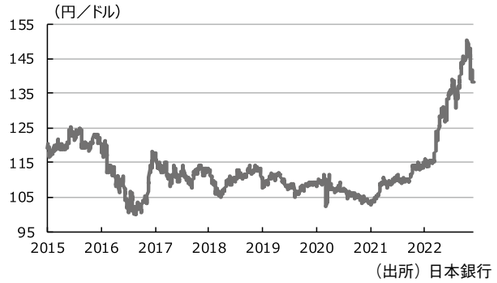
2023年も当面、2022年初に比べて円安・ドル高傾向が続くだろう。その一方で、円高・ドル安への反転リスクに対する警戒も怠れない。

実際、10月のCPIが市場予想を下回った逆CPIショックで、円相場は11月11日から13日の2日間で1ドル＝146円台前半から138円台後半へ計7円超の円高・ドル安に振れた。これは、物価抑制の先にある米金融引き締め終了によって、円相場が円高・ドル安方向に修正される余地が大きいことを示唆している。

2023年には米金融引き締めが終了する可能性が高いと予想されている。資源価格の低下や度重なる金融引き締めなどによる物価上昇率の鈍化や、米景気の減速または後退が想定されているからだ。また、資源価格の低下に伴い、日本の貿易赤字も縮小に向かうだろう。そうなれば、2022年のように円安・ドル高材料が乏しくなり、円相場は円高・ドル安方向に修正されるだろう。

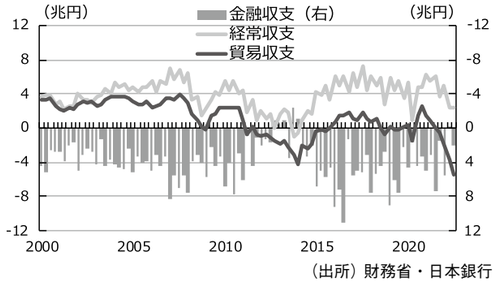
2022年に円相場が1ドル＝115円前後から150円超まで円安･ドル高に振れたことを踏まえると、数十円程度円高・ドル安方向に戻ることは何ら不思議ではない。世界的な金融引き締めなどの中で世界経済の歪みが現われ、思わぬところで生じたリスクも円高要因になりうる。そのため、円相場が当面2022年初に比べて円安・ドル高傾向で推移し続けるとしても、急な巻き戻しへの警戒も必要だ。■

図1　対ドルの円相場



（出所）日本銀行

図2　貿易収支・経常収支・金融収支



（出所）財務省・日本銀行

米国経済／インタビュー

浅い景気の谷が続くが好機も到来

米国の実質GDP成長率は2020年に前年比マイナス3.5％と1946年以来の低水準だったが、21年には経済が回復し同5.7％増と大幅な伸びを記録した。ただ、足下ではインフレおよび金利引き上げが続いている。大和総研ニューヨークリサーチセンターの主任研究員でNY駐在中の矢作大祐氏に、米国経済の展望や中間選挙の注目点などを解説してもらった。　（取材日：2022年11月29日）



株式会社大和総研
ニューヨークリサーチセンター
主任研究員（NY駐在）　**矢作 大祐**氏

23年に景気後退の足音「ハードなソフトランディング」へ

――米国経済の現状について教えてください。

矢作　すでに報道されている通り米国経済は高インフレに悩まされており、米国連邦準備制度理事会（FRB）が利上げを継続するなど金融引き締めを実施しています。

振り返ってみると、2021年はポストコロナへの過渡期の前半戦でした。ワクチンが完成して普及し、経済がコロナ前に戻っていく流れの中、人々が積極的に活動することで需要が高まり、結果として経済は急回復しました。

急回復のまま終われば良かったのですが、供給が限られる一方で需要が非常に強くなったために副作用、つまり高インフレが起きました。その意味で、2022年はポストコロナへの過渡期の後半戦に移ったと言えます。FRBは、いわば抗生物質を打つように利上げをすることで副作用を抑えようとしています。

そして2023年はポストコロナへの過渡期の終盤戦になると考えています。インフレは徐々に落ち着いていき、金融引き締めを終わらせて利上げを抑えるフェーズに移るでしょう。

ただし、この終盤戦で問題となるのが景気後退の足音です。何も今回に限った話ではなく、経済が急回復してまた下落する景気サイクルの中で、終盤戦は一番底の谷の部分に当たります。利上げで経済が急激にシュリンク（縮小）していく点は特徴的ではありますが、いずれにせよ谷に向かっていくということが2023年のキーポイントになると思います。

――谷の深さや長さについてはどのように見ていますか。

矢作　現時点で、谷はそこまで深くないだろうと見ています。理由ですが、谷が深くなる時は必ず、景気の波動を大きくする要因があります。例えば、リーマン・ショックでは家計の債務が増えすぎてバランスシートを戻すのに時間が掛かった、あるいは金融機関のリスクがあまりに大きくなり正常化に時間が掛かった面がありました。しかし、今はそこまでの状態は見られません。

よって、米国のエコノミストは「ソフトなハードランディング」という言い方をしています。不思議な表現ですが、ハードランディングとは景気後退ではあるけれどその中でもソフトな方だ、といった意味です。私も同じ考えで、景気を大きく変えるような要素は少ないと見ています。

ただし一つ懸念されるのは、足下ではインフレが少し落ち着いてきたと言われますが、10月の消費者物価指数（CPI）は前年同月比で8％弱上昇しており、FRBの目標である2％まではまだ距離があります。今後、インフレが収まるまでFRBは金融引き締めを行うでしょうから、深い谷にはならなくとも、浅い谷が長く続くことは十分あり得ると思います。

米国のインフレは、サービス価格が大きなシェアを占めています。具体的には住宅や医療、移動費などです。これらのサービス価格は人件費の割合が大きく、簡単に言うと賃金に左右されます。米国では賃金が大きく上昇しており、足下は少し落ちてきたものの、下がり切るのは難しい可能性があります。

背景として、コロナ禍でいったん人繰りがつかなくなり、景気の回復で労働需要が増えたものの、高年齢層がリタイアして戻らず、供給は細っています。加えて、トランプ政権時代の移民規制の強化、さらにバイデン政権で規制が解除されてもコロナ禍でクロスボーダーでの人の行き交いが減ったため、労働供給は非常にタイトです。人繰りがつかないため賃金はなかなか下がらず、インフレの長期化につながります。

もう一つのポイントは、中国の都市封鎖（ロックダウン）です。上海市に止まらず広州市や北京市、新疆ウイグル自治区と全国的に広がっています。緩和と再封鎖が繰り返され、見通しの不確実性が高まっています。また、ロシア・ウクライナ紛争もいつどうなるか分かりません。その結果エネルギー価格が上昇すれば、輸送費が高騰し、かつ物価自体を押し上げることも予想され、やはり浅い谷が長く続く可能性を高めると思います。

中間選挙で「ねじれ議会」発生インフレにはプラスか

――11月に行われた中間選挙は今後の経済にどう影響しますか。

矢作　中間選挙の結果、上院では民主党が多数派、下院では共和党が多数派の「ねじれ議会」となりました。ねじれ議会では法案が通らないため、インフレ自体にはポジティブに働くと思います。

そもそも民主党は労働者の賃金引き上げを掲げています。米国は貧富の格差が激しいため、最低賃金の引き上げやギグワーカーの待遇改善、有給休暇制度の拡充など、正しい政策であることは確かです。ただし企業の負担が増えますから、タイミングは重要です。そこのリスクに共和党が歯止めをかけるという意味で、「ねじれ議会」はポジティブだと捉えています。

一方、いざ景気後退が起きれば貧困層など社会的弱者へのサポートが必要となります。しかし、インフレでFRBは金融緩和を行えず、財政を動かすにもねじれ議会で民主・共和の折り合いがつかないとなると、景気後退が浅いとしても、人々はサポートを受けられず懐具合は苦しくなる可能性があります。

――バイデン政権にとっては厳しい状況ですが、支持率はいかがですか。

矢作　基本的には不支持が高まっているという認識です。1990年代初頭の大統領選では、ビル・クリントン氏が「It's the economy, stupid（重要なのは経済だ、愚か者）」というスローガンを掲げてブッシュ（父）氏を打ち負かしました。やはり経済が良くない時は明確に支持率が落ちますから、バイデン政権は苦しい状況が続くでしょう。

とはいえ今回、予想外に民主党が健闘したのはやはり中絶権が根深い問題だったのだと思います。選挙前は日本でも米国でも共和党が優勢と報道されていましたが、現地のエコノミストにとってはベースシナリオとして描いた通りの結果となりました。共和党が勝ってしまえば中絶権問題は完全に保守派的になることが見えていたので、私

中国経済／インタビュー

ゼロコロナの打撃から経済回復へ

ゼロコロナ政策は12月6日に実質的に解除されたが、それまでの厳格な封じ込め策は、経済に悪影響を及ぼしている。中国経済はどのような道筋で回復に向かうのか、また、米国との対立関係は今後どうなるのだろうか。多摩大学の結城隆教授は中国経済について、「ゼロコロナ政策の結果、全般的には厳しい状況にある一方、不動産問題は最悪の事態を回避しつつある」との見方を示す。
（取材日：2022年11月28日、その後の状況を踏まえ結城氏により一部加筆）



多摩大学
客員教授　**結城 隆**氏

ゼロコロナ政策で経済が縮減
社会問題・政治問題にも発展

――中国経済の足下の状況と注目すべきポイントについて教えてください。

結城　注目すべき点は大きく二つ、ゼロコロナ政策からの脱却と不動産問題に絞れると思います。

中国経済は2022年第1四半期、第2四半期ともに厳しい状況でした。特に第2四半期は上海でロックダウンが行われた結果、経済成長率が前年同期比0.4％と改革開放以来最低水準になりました。続く第3四半期には同3.9％まで回復し、22年の目標である同5.5％に近付けるべく公共投資を梃子に経済成長を目指してきましたが、やはりゼロコロナ政策が経済活動に影響し、第4四半期も厳しい状況です。

中国政府は、段階的にゼロコロナ政策からの脱却を目指してきました。22年6月には濃厚接触者や海外からの入国者に対する隔離期間が14日から7日に短縮されました。11月6日には、北京国際マラソンが開催されましたが、これと併せて隔離期間も5日とさらに短くなりました。また、濃厚接触者の特定作業を限定的なものにするなど、対策が緩和されました。そして12月6日には、PCR絨毯検査の中止、陰性証明提示義務の停止など、ゼロコロナ政策が実質的に解除されました。

ところがタイミング悪く同時期にオミクロン株の感染爆発が起こりました。しかも冬のインフルエンザの流行も重なり、医療現場では大きな混乱が起こっています。市民の多くは、ゼロコロナ政策は嫌だが、感染するのはもっと嫌だということで、かえって自主隔離の動きも広がっています。ゼロコロナ政策解除が経済活動回復に結び付くのはおそらく春節以降になると予想しています。

――なぜゼロコロナ政策を転換したのでしょうか。

結城　これまで厳格なゼロコロナ政策が続けられてきた最大の理由は、高齢者のワクチン接種率の低さです。いずれの国でもコロナ感染死者数に占める高齢者の割合は高いのですが、中国の場合、80代以上の3回接種率は6割程度、残り4割は接種を拒否しています。もう一つの理由は医療体制の貧弱さです。人口10万人あたりのICU数はわずか4件。これはイランよりも少ないレベルです。大都市部ならまだしも、地方、とくに農村部の医療体制は極めて貧弱です。

政策を転換したのは、オミクロン株が従来に比べ重症化しにくく回復も早いということが言われています。オミクロン株への置き換わりは12月で100％に達しました。しかし、それ以上に重要なことは、財政や経済がゼロコロナ政策の負担に耐え切れなくなったことだと思います。PCR検査の費用は地方政府が負担しますが、10～20人の検体をまとめて検査する方式がとられても、検査対象の数があまりに多く、地方政府では費用をまかないきれなくなっています。8億人を対象に72時間毎のPCR検査を行った場合、その1年間の費用はGDPの1.7％に相当するとの試算もあります。検査会社の売り上げは22年に入って20倍に膨れ上がっていますが、それ以上に売掛金も増加しています。地方政府が払えないためです。

現地の野村総合研究所の調査によると、11月25日時点で隔離対象地域の人口の合計は総人口のおよそ4分の1を占めたとのことですが、3.5億人分の検査料金や封鎖管理費用は膨大な金額に達するはずです。これでは地方財政がもちません。

また、封鎖や移動制限による経済活動の縮減も無視できません。一例ですが、アップルのiPhone14の出荷数が減少しているのも委託生産を行っている富士康の河南省鄭州工場で11月に感染者が発生したためです。この工場には10万人以上が勤務しています。バブル方式で生産を継続していましたが、食糧の供給が追い付かず、従業員の脱走や工場内での抗議も相次ぎました。

ゼロコロナ政策により、北京の故宮の北西部にある観光地后海の飲食店の7割がつぶれたと言われますし、大学新卒者の就職率は過去最悪のレベルです。この2年間収入が全く途絶えたというホワイトカラーも少なくありません。

不動産問題は最悪の事態を回避

――もう一つの不動産問題とは何ですか。

結城　中国の不動産および関連事業はGDPの約30％を占め、世界で最も高い比率となっています。2020年に負債比率が高い不動産開発業者の財務・貸出規制が実施されて以降、足下の不動産開発面積は減少し続け、経済の足を引っ張っています。

規制により不動産開発業者は金融機関から新規資金を調達できず、キャッシュが枯渇して様々な問題が発生しました。21年からの相次ぐ社債償還の遅延のほか、22年に入ってからは、建設工事の停止が社会問題となりました。中国では竣工前であっても、住宅購入者は契約の段階で全額を支払います。ところが資金不足で建設工事が中断したため入居できないでいることから、購入者が住宅ローンの返済を拒否、その数が千件にのぼりました。

中国政府も問題解決に本腰を入れて取り組んでいます。最初に行動したのは未完工物件が販売戸数の20％以上を占める鄭州でした。不動産開発大手の中国恒大集団の本拠地でもあります。鄭州では検察官や公安、銀行、司法などがチームを組んで未完工物件を1件ずつ精査し、効果が見込まれる物件に市政府が資金を拠出して工事を再開させました。一連の行動で200人近い関係者も資金の不正流用などで逮捕されました。

この鄭州方式が成功したことを受け、政府は11月に不動産市場の安定的発展に向けた「金融16条」を発表しました。比較的健全な大手不動産開発企業に資金を供与し、開発の続行または新規開発を支援するほか、困難に陥っている企業を優良企業が買収するための融資枠も設定しました。社債の発行条件も緩和されています。住宅ローンについては、所得が大幅に減少した借り手に対し、返済繰り延べ措置も取られるようになっています。

経済は依然として全般的に厳しい状況ですが、不動産問題に関しては一つ山を越え、最悪の事態を回避しつつあるという印象です。

――そのほか目を向けていることはありますか。

結城　雇用と消費です。国内需要が低迷している背景には先述の不動産問題に加え失業問題があります。中国では中堅、中小、零細企業が全雇用の8割を吸収していますが、特に飲食や小売りなどは非常に厳しい状況です。中小零細企業7300万

アジア新興国経済／インタビュー

23年は成長ペースの鈍化が明確に

ASEAN（東南アジア諸国連合）およびインドのアジア新興国では、コロナ禍からの規制が緩和される一方、夏以降のインフレ圧力などが景気の下押し要因となっている。加えて、ウクライナ問題や米中対立といった国際情勢を踏まえ、政治面では適切な立ち位置を探る必要がある。みずほリサーチ＆テクノロジーズ調査部の対木さおり・主席エコノミストに、2023年以降のアジア新興国経済の見通しについて聞いた。（取材日：2022年12月2日）



みずほリサーチ＆テクノロジーズ株式会社
調査部　アジア調査チーム
主席エコノミスト　**対木 さおり**氏

コロナ規制緩和で景気は上向きも インフレ圧力は当面残存する

――アジア新興国（ASEAN加盟国およびインド）の経済動向について、内需と外需それぞれの観点でお聞かせいただけますか。

対木　内需から申し上げると、各国とも2021年から22年前半にかけ、新型コロナウイルスに関する規制が徐々に緩和されたことで、景気に回復の動きが見られました。中でも個人消費や投資は多くの国で22年第2四半期まで、前年同期を上回る勢いとなりました。また、外国人観光客の受け入れも、規制緩和が欧米に続いて行われたことで、春先から徐々に正常化し、景気が活発化してきました。

一方で2022年2月に始まったロシアによるウクライナへの侵攻の影響によって、国際的に食料品価格やエネルギー価格が高騰しました。これによりインフレが加速して、家計負担も増大しました。特に22年中盤以降、当初想定した以上のペースでインフレが加速し、景気の下押し要因として作用しています。景気の回復途中ではあるものの、インフレ対策の「致し方ない選択肢」として、金融引き締めに舵を切る国が目立ちました。

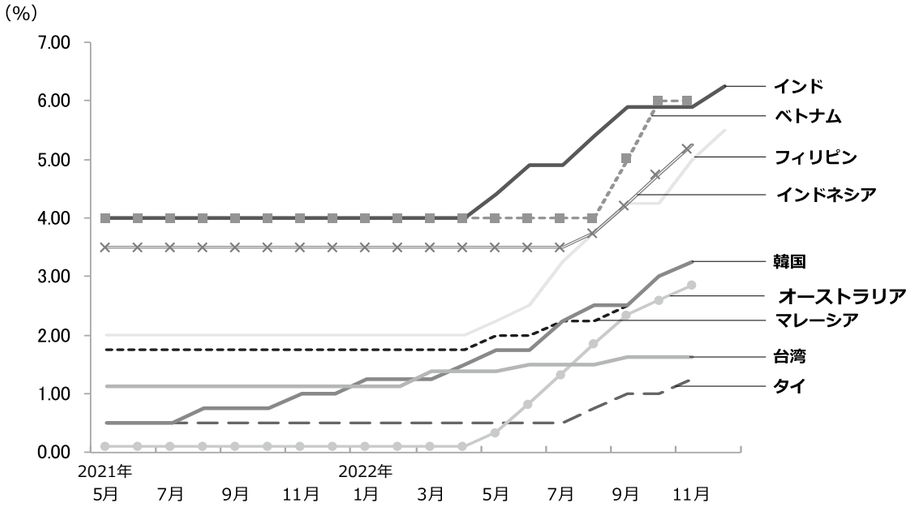
インフレ圧力に伴う国内物価の上昇によって、個人消費でも商品を購入できる数量が制限されたり、今までのペースでの消費水準が維持できなくなったりと、マイナスの影響が表れています。また、政策金利の上昇で消費者向けなどローン金利も上昇傾向にあり、積極的な消費の動きが出にくくなっています。特に2022年度第3四半期以降、景気の下押し圧力で個人消費の勢いは削がれ出しています。

内需については、最近まで米国の利上げによって新興国向けの資金流入が鈍化し、各国ともに通貨安となりました。自国通貨が安くなると外貨建てが多い輸入価格は相対的に高くなるので、当面の間はインフレ圧力が残存すると考えられます。

外需の観点からも厳しい環境にさらされている国が徐々に増えています。コロナ禍になった直後は、一時的にスマートフォンやパソコンの需要が急増しましたが、ここに来て需要は一段落し、半導体や電子部品など関連する輸出が大幅に減っています。また、世界的な景気減速も新興国の輸出面にマイナスの影響を及ぼしています。

輸出から輸入を引いたのが外需ですが、そもそも通貨安と資源価格の高騰によって輸入価格が上昇しているため、輸入に依存する財の調達コストは従来に比べて高くなっています。一方、世界経済が減速すれば輸出規模が小さくなって、外需を減速させることになります。

図　アジア新興国を含む各国の政策金利



（出所）各国統計より、みずほリサーチ＆テクノロジーズ作成

ウクライナ問題や米中対立の中で 最適なバランスをどう保つか

――主な政治的トピックとそのポイントをお聞かせいただけますか。

対木　足下の2022年で言えば、11月に行われたマレーシアの総選挙があります。この総選挙によって希望連盟、国民戦線、地方政党連合による連立政権が樹立し、野党連合を率いたアンワル・イブラヒム氏が首相に就任しました。マレーシアは主要政党が単独過半数を確保できず、新首相になっても政策運営の不安定さは続くと見ています。

2023年にはタイで下院選挙が控えています。プラユット・ジャンオーチャー首相の任期は「2025年まで」とすでに憲法裁で決着がついているので、与党内での内部分裂や王室支持派との問題を勘案しても、大幅な政策転換が起こる可能性は低いと想定しています。

さらに2024年はインドネシアの大統領選挙やインドの総選挙が行われる予定で、前年の23年から候補者など具体的な論点が上がってくると考えられます。

こうした個別の動きとは別に、地政学リスクの観点からは2つのポイントをお示しします。

1つ目はウクライナ問題との関わり方です。世界中の新興国にとっては、西側先進国とロシアとの対立構造が存在する中、どのように関与していくかがポイントになっています。特にアジア新興国にとって2022年は極端にどちらかの側に寄るのではなく、双方の間でバランスの取れた“立ち位置”を探る年となりました。

2つ目は、コロナ以前からの動きですが、米中対立への関わり方です。両国が対立構造にある中でアジアやオセアニアの国々は貿易を通じてサプライチェーンの分散化に寄与してきました。

このうち、インドは米国のIT企業による投資と誘致に成功しています。半導体の生産拠点を整備するなどの動きもあり、サプライチェーン分散化のメリットを享受することができています。

ウクライナ戦争／インタビュー

終結は24年まで長引く可能性も

2022年2月24日に始まったロシアによるウクライナ侵攻、いわゆるウクライナ戦争はいまだ終わる兆しが見えていない。軍事・安全保障政策の専門家である東京大学先進科学技術研究センターの小泉悠講師に、現時点でのウクライナ戦争の総括と国際社会への影響について聞いた。小泉氏によると戦争は2024年まで長期化する可能性が高く、これに伴い燃料価格の高騰なども当面は続く見通しだという。　**（取材日：2022年12月2日）**



東京大学
先進科学技術研究センター
専任講師　**小泉 悠**氏

簡単に大きな戦争は起こらない という前提は崩れつつある

――ウクライナ戦争が国際社会に与えたインパクトについて、現時点の総括をお聞かせください。

小泉　私は、今回の戦争でロシアが“先祖返り”してしまった、という印象を受けました。

国際社会の相互依存がこれだけ進んでサプライチェーンが密接に結び付いた中で、そんな簡単に大きな戦争は起こらないと考えられていました。特に2000年前後、多くの人々は「もはや国家は絶対的な存在ではない。その名の下に暴力を振るったり人の命を奪ったりすることはできない」と思っていました。現役の軍人にすら「かつてのような大戦争は起こり得ない」と言う人はいました。

ところが現実はどうでしょうか。我々は第1次世界大戦や第2次世界大戦のような戦争を目の当たりにしています。これが一過性の現象なのか、より大規模な戦争に発展するかはまだ分かりませんが、少なくとも従来ほど安心していられなくなっているのは間違いありません。

100年前の地政学的な思想であれば「国際市場からモノが手に入らないから、全部自国で囲い込まなければ危ない」という発想で戦争が起こることも考えられました。翻って、21世紀は「貿易を通じてモノを手に入れればいいじゃないか」という世界になった―そう思われていました。その前提が崩れつつあるという予感はしています。

結局、戦争とは人為的なものなので、起こさないように努力を続ける必要があります。一方、これまでの国際秩序だけでは今回の戦争を防げなかったことも事実なので、過去のような血なまぐさい大戦争への発展を回避することが今の国際社会に突き付けられている課題なのだと思います。

プーチンは「民意に支えられた独裁者」

――なぜ、ウラジーミル・プーチン大統領は今回の戦争を「特別軍事作戦」と言い続けているのでしょうか。

小泉　プーチンは独裁者ではあるけれども、歴史的に有名な他の独裁者とは違って「ただプーチンだから」という理由で権力の座に留まることができているのではありません。独裁者と言っても「民意に支えられた独裁者」なのです。

プーチンが大統領に就任した2000年以降、ロシア国民の生活は一気に改善へと向かいました。プーチンに付いて行けば今日と同じように安泰に明日を迎えられるという「予測可能性」を持つことができました。だからこそ多少の強権を振るっていても、プーチンには大統領でいてほしいわけです。プーチン本人にとっても、ここで全面戦争を宣言して国民の反感を買いたくないので、あえて平時か戦時かが明確ではない「特別軍事作戦」という表現をいまだに使っているのだと思います。

そんな曖昧な状況にありながら、実際はかなり大規模に軍隊を動員して戦地に送っています。それでも多くの国民は戦争に行く必要もなく、外出禁止令が出ているわけでもありません。そんな中途半端な覚悟でウクライナを殴りに行けば勝てるはずもないのですが、それでも「特別軍事作戦」という建前は崩したくないのです。

意外に思うかもしれませんが、ロシア国民のプーチンに対する支持率は今のところ、下がっていません。支持率は開戦直後に8割超のピークとなり、その後も8割近くで推移しています。やはり、多くのロシア国民にとってウクライナ戦争は“他人事”だからです。2022年9月に部分動員が始まりましたが、動員数は約30万人と軍事義務を有する男性人口の1％未満です。多くの国民は「絶対に戦争に行きたくない」と言いつつ、戦争自体に反対だとか、プーチンを降ろしてしまえとは思っていない。つまり自分の身さえ安全であれば、戦争すること自体は構わない、という考え方があるようです。

ロシアへの国際的な脅威が高まれば “ニア冷戦”になる可能性もある

――今後、戦争の影響が国際社会にどのように波及すると考えられますか。

小泉　今回の件で国際社会では、ロシアが「欧州の安全保障を脅かす国」であることが決定的になりました。もちろん、隣接するウクライナやポーランド、リトアニアは開戦以前からロシアの脅威を指摘していましたが、西欧州や他の地域はもう少し余裕を持っていた印象があります。

この戦争をきっかけに、欧州は「NATO（北大西洋条約機構）の本体任務はロシア抑止」という認識を強めていくので、経済を分断して人間の往来も難しくなれば、かつての冷戦のような明確な分断ではないにせよ、それに近い“ニア冷戦”の状況になる可能性も考えられます。

これに伴って、日本とロシアの関係も長期的に悪化すると思っています。2014年のクリミア危機の際、日本がロシアに課した経済制裁は限定的でしたが、今回の対応はかなり厳しめです。かたや、ロシアは自国に対する敵対行為と捉えて、日本との領土交渉は絶対にしない、という姿勢を



ロシア軍によって破壊されたウクライナの空港　©Oleksandr/PIXTA

研修講座・セミナーのご案内

研修講座・セミナーの新型コロナウイルス感染症対策について

- セミナールームは、通常定員56名のところ24名程度とし、1.5～2m程度の間隔を保つため机1台に1名の着席としています。また、空気清浄機などを設置し最大限の換気に努め、演卓の前には飛沫防止ビニールカーテンを設置し、講師の方にもマスク等の着用をお願いしています。
- ご受講の際には、マスクを着用のうえ、手洗い・うがい等、感染防止対策を心がけるとともに、咳エチケットにもご配慮ください。また、受付にアルコール消毒液を準備していますのでご使用ください。
- 次に該当する方は、参加をお控えください。　感染が明らかな方との接触歴がある方、咳や37.5℃以上の発熱症状がある方、体調がすぐれない方。
- 今後状況等により開催を延期・中止する場合は、申込者にはメールでお知らせし、Webにも表示します。

今月の研修講座・セミナー

※各研修講座・セミナーは、予告なく変更となる場合がございます。
最新情報は当所ウェブサイトをご覧ください。https://www.jseinc.org/seminar/index.html

●海運実務研修講座

※会場は、特別な記載がない限り、日本海運集会所の会議室です。定員は24名程度です。

30	実践的な対応力を強化する 船舶保険実務（中級）（全１日）	レベル ★★☆
日　時	2月14日（火曜日）　13：30～17：00	
講　師	三井住友海上火災保険　グローバル損害サポート部　船舶グループ長　嵯峨　健司 氏	
受講料	会員：11,000円（税込）　非会員：22,000円（税込）	
31	Laytimeにおける原則を判例で述べられた文言をもとに理解する Laytimeの基礎知識（ドライバルク）（全１日）	レベル ★★
日　時	2月16日（木曜日）　13：30～17：00	
講　師	日本海運集会所　海事知見事業グループ長　青戸　照太郎	
受講料	会員：11,000円（税込）　非会員：22,000円（税込）	
32	トラブルを防ぐ船舶売買の注意点 船舶売買の実務（全４回）	レベル ★★
日　時	2月28日、3月7日、14日、28日（毎週火曜日）※3月21日は休講　15：30～17：00	
講　師	ティエッチマリンアンドエンタープライゼス　代表取締役　吉丸　昇 氏	
受講料	会員：22,000円（税込）　非会員：44,000円（税込）	

●一般セミナー

※会場は、特別な記載がない限り、日本海運集会所の会議室です。定員は24名程度です。

自動運航船の開発状況と実用化への展望	
日　時	1月18日（水曜日）15：30～17：00
講　師	東京海洋大学　学術研究院　海洋電子機械工学部門　教授　清水　悦郎 氏
受講料	会員：5,500円（税込）　非会員：11,000円（税込）
グリーン&デジタル時代の海運と港湾	
日　時	1月24日（火曜日）　13：30～16：45
講　師	流通科学大学　名誉教授　森　隆行 氏
受講料	会員：11,000円（税込）　非会員：22,000円（税込）
世界のとうもろこし及び大豆の需給情勢	
日　時	1月25日（水曜日）　15：30～17：00
講　師	全国農業協同組合連合会　畜産生産部　穀物外為課　課長　鮫島　一郎 氏
受講料	会員：5,500円（税込）　非会員：11,000円（税込）

2022年度研修講座・セミナー

※各研修講座・セミナーは、予告なく変更となる場合がございます。
また、予約は承っておりません。ご了承ください。

●海運実務研修講座（2021年度開催実績より編成。詳しい日程等は、当所ウェブサイトをご覧ください。https://www.jseinc.org/seminar/index.html）

予定月		テーマ	レベル
2月	30	船舶保険実務（中級）（全1日）	★★☆
	31	Laytimeの基礎知識（ドライバルク）（全1日）	★★
	32	船舶売買の実務（全4回）	★★
3月	33	内航海運概論（全1日）	★
	34	洋上風力関連船に関する特殊傭船契約の基礎（全3回）	―

●一般セミナー

予定月	テーマ
2月	洋上風力発電と海運について（仮）
3月	国際海運の脱炭素化に関する動向（仮）

●関西地区　海運実務研修講座（2021年度実績より編成。）

予定月		テーマ	レベル
3月	7	入門　会計と海運業	★
	8	船舶所有者に関する法人税制	★★

注　・会場は、基本的に日本海運集会所の会議室（定員24名程度）、関西地区は神戸国際会館等（定員12名程度）です。
・原則として、1回あたりの講義時間は90分、受講料は5,500円（税込、会員価格）です。
・レベル表記は、★：入門（新人・中途入社）、★☆：初級（新人～3年程度）、★★：初・中級（実務経験1～3年程度）、★★☆：中級（2～4年程度）、★★★：中級以上（実務経験3年以上）。
・一部の講座・セミナー等は、新型コロナウイルス感染症対策により開催を見合わせています。また、開催予定日が緊急事態宣言施行中となる場合は、開催を延期等する方針です。
・各講座・セミナーの日程や詳細については、関係各位に「JSE メール通信」として配信しています。
・すべての講座・セミナー資料は当日配布します。事前の送付やデータでの提供はありません。
・会場での写真撮影、ビデオ撮影・動画録画、録音は固くお断りいたします。
・会場でのお食事はご遠慮ください。

セミナーについて	
受講料について	各研修講座・セミナーにより異なります。ご案内のメール通信、ウェブサイトにてご確認ください。
お申し込み条件・期間について	各研修講座・セミナーの詳細は、開催の約3週間前に JSE メール通信、ウェブサイトでご案内しています。いずれも会員を優先とし、定員に達した時点で締め切ります。こちらもウェブサイトで随時お知らせしています。 https://www.jseinc.org/seminar/index.html
お支払いについて	郵便振込、または銀行振込にてお願いいたします。お振込みいただいた受講料は、開催中止の場合を除き返金できません。
キャンセルについて	キャンセルは 開催2営業日前の16：00までにご連絡ください。 それ以降に、参加できなくなった場合には、代理出席をお願いいたします。代理出席が難しい場合には、後日資料の郵送をもって出席とさせていただきます。また、当日欠席の場合も後日資料の郵送をもって出席とさせていただきます。
よくあるご質問	ウェブサイトをご参照ください。　https://www.jseinc.org/seminar/q&a/seminar_q&a.html

◆お問い合わせ　海事知見事業グループ（セミナー）　TEL 03-5802-8367　E-mail project@jseinc.org

インタビュー

「東慶丸とギリシャ難民」続編

見つめたいのは浪漫ではなく史実

本誌2019年12月号では特別企画「東慶丸とギリシャ難民」を掲載した。この企画では、今から100年前の1922年9月13日に現在のトルコで起きた「小アジアの破滅」(スミルナの大火※1)でトルコ軍に追われたギリシャ人やアルメニア人の難民800人を日本の商船が救ったと言われるエピソードの実情を紹介した。今号はその続編としてこの出来事を歴史学的に検証している東洋大学の村田奈々子教授に前回掲載以降で判明したことをお話しいただいた。　（取材日：2022年11月9日）



東洋大学文学部史学科
教授 **村田 奈々子**氏

東慶丸の船長の名前は日比左三

―前回の特別企画「東慶丸とギリシャ難民」では、村田先生と北照海運の菊地吉昭社長(当時)に対談をしていただきました。菊地さんに登場いただいたのは、その東慶丸を所有していた東和汽船の当時の社長が菊地さんの祖父にあたる菊地吉蔵さんだったからです。東和汽船は大連に大連東和汽船という支店を持っていました。対談は2019年10月16日に実施しましたが、そのときに話した内容として、1922年9月13日時点で東慶丸が地中海にいたことは記録上判っていました。でも仮に東慶丸が難民を救ったとして、その船長が本当に日本人だったのか、日本人なら誰なのか、といったことが不明のままでした。その後コロナ禍となり、現在に至ります。この間、船長の名前などコロナ禍の調査で判明したことを教えて下さい。

村田　船長の名前は日比左三(ひび・さぞう)でほぼ間違いないだろうということがわかりました。正確に言うと、日比左三であることが資料的に裏付けられたかたちです。

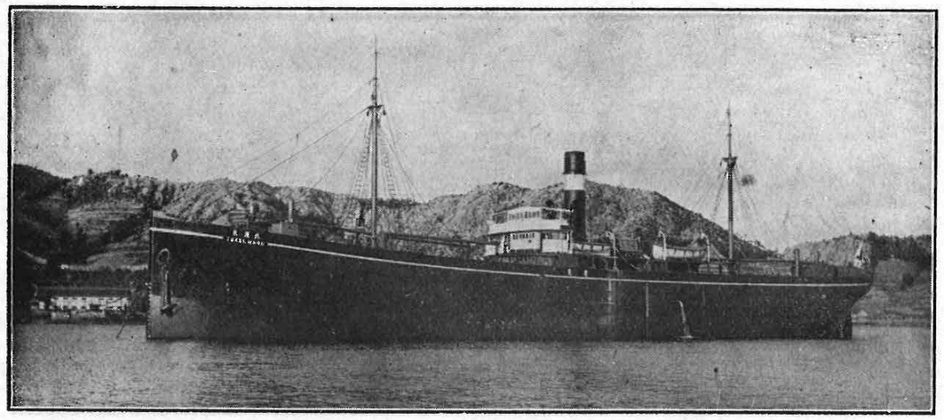
　当時発行していた海商通報という週3回刊の媒体が東京大学に残っていました。海商通報には貨物を運ぶ船の船名やその船舶を所有している会社名、そして乗船する船長名などが記録されています。1922年9月の時点で東和汽船所有の東慶丸に乗っていた船長の名前が日比左三でした。

―日比左三の名前が初めてメディアに出たのは読売新聞ですね。ウェブにも掲載されています。2022年5月21日付でした。

村田　たまたま知り合った読売新聞の記者の方にこの話をしたら興味を持たれて記事にしていただきました。

　それからしばらくして在野の日本史の研究者から東洋大学の史学科研究室にメールが届きました。その方から、日比という名字は愛知県の知多半島に非常に多いこと、また海に関わる仕事をしている人も多いことを教えていただきました。その方もまた知多半島に所縁のある人でした。

　2022年は「小アジアの破滅」から100周年で、ギリシャでもイベントがあるというお話は以前から聞いていました。2022年8月ごろ、ちょうど100周年にあたる9月に向けてイベントが本決まりになりそうだという連絡をギリシャの日本大使館からいただきました。それで私も、知多半島の南知多町というところですが、急きょ現地調査に行くことを決めました。



東慶丸　登總二、二七一噸　一、四一二噸

当時の東慶丸(初代)の全体写真(出典：「増補九版　日本汽船件名録　全　日本汽船件名録発行所　1923年」)

―その様子はNHKの朝の報道番組で取り上げられていました(「おはよう日本」2022年10月1日放送)。また2022年9月23日にギリシャで開催された記念イベントにも先生は参加し、今回の調査でわかったことを講演されていました。その模様はギリシャ日本大使館が情報発信しているFacebookに掲載されています(※2)。先生はギリシャ語でプレゼンテーションされていたので、私は映像の情報しか理解できませんでしたけれども。

村田　NHKのイスタンブール支局の方がこの100年前の出来事に興味を持っており、8月ごろにZoomで色々とやり取りをしていました。それで日本で現地調査をするならNHKの日本スタッフを同行してはどうかという話になりました。それが9月のはじめ、ギリシャで開催するイベントの10日くらい前でした。

　非常に有難かったのが、前出の日本史研究者の方が愛知県半田市の「はんだ郷土史研究会」というところに事前に連絡をとり、その研究会の方々も調査や準備をしてくれていて、かつ日比左三の親族にもコンタクトを取ってくださっていたことです。それで日比左三という人がその土地の出身で、実際に存在していたことがわかりました。そのほかにも新たな情報を得ることができました。

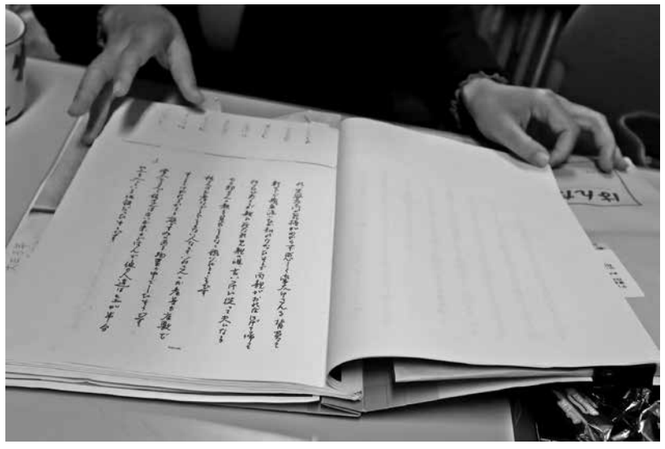
日比左三は三井物産とも関わりがあった

―具体的には何でしょうか。

村田　もともとしっかりとしたお家柄なのだと思いますが、日比家とその親族の方々は家系図をきちんと残しています。

※1：この事件は、ウェブや一般新聞などでは「スミルナの大火」という表現がよく用いられる。しかし村田教授によると、歴史用語としては「小アジアの破滅」が定着しているとのことなので、記事中では「小アジアの破滅」で統一する。

※2：https://www.facebook.com/EmbassyofJapaninGreece/videos/613870360385016



日比左三の妻、千代が書き残した手記（コピー）。日比左三は三井物産とも関りがあったことが判明した

また日比左三が生きていた証として、100年前のアドレス帳のようなものも残っていました。加えて左三の奥さんの千代さんが手記を残しておられました。日比家の菩提寺とも言えるお寺にも伺い、過去帳を住職に調べてもらいました。私は直接見ることはできませんでしたが、日比左三は1960年に76歳で没していることがわかりました。この76歳が数え年と考えると、実際には75歳で亡くなっていることになります。素直に計算すれば、生まれた年は1885（明治18）年。「小アジアの破滅」が起きた1922年は左三が37歳でした。年齢的に不自然な点はありません。

また千代が残した手記を丁寧に読んでいくと、左三は18歳の時に海の仕事についたと書いてありました。船長になって、生活も安定したため千代との結婚に至ったようです。

つまり、年齢的にも整合性があり、日比という名字が珍しいこと、そして名前の「左三」の漢字も「佐」ではなく、ひだりの「左」の字が使われていること、左三が確かに船長だったこと、これらが判ったので、東慶丸の船長は日比左三でまず間違いないかな、と思っています。

―100％間違いない、とまだ言い切れないのですか。

村田　一番肝心なところ、つまり左三が本当に大連東和汽船にいたかどうかが裏付けられていません。前回の対談で菊地さんもおっしゃっていましたが、当時の資料は菊地さんの会社にも残っていないとのことでした。

その一方で、千代の手記には左三が漢口の三井洋行（三井物産の中国での通称）に勤めていたと書かれている箇所がありました。また左三は一時期、千代さんを日本に置いて上海にいた時期がありました。その期間、左三の住居に三井物産の若者(※3)を居候させていました。その方のお名前は三井物産の資料から出てきたので、確認は取れています。ただし、左三の名前は三井物産の社員名簿には見つけることができませんでした。

千代が手記に「三井の船に乗っていた」と書いたのは、たまたまそういう時期があったことを記憶していたのかなと思います。

―左三に会ったことのある親族はいなかったのですか。

村田　左三が亡くなる数年前に結婚の報告に行ったという人がいましたが、千代には会っているものの、左三には会っていません。ただその時、千代は左三が水先案内人をしていたという話をしたそうです。

半田に残っている親族の方の話では、左三の子孫ももうその土地にはいないとのことでした。家系図には左三のひ孫にあたる人がいますが、ひいおじいちゃんの話を知っているとか、何か資料を残していることは非常に考えづらいと思います。

―自分自身に置き換えたら容易に想像できます。確かに難しいかもしれません。

日比左三の母は正教徒だった

村田　ただ私が気になったのは、左三の祖父にあたる日比安左衛門が、当時は内海村と言ったこの地域（現・愛知県知多郡南知多町内海）で最初に正教(※4)に改宗した人だったということです。地元の正教会である半田ハリストス正教会が出版したブックレットに日比家のことが掲載されています。左三の写真はありません。でも日比安左衛門の写真は載っています。

そして安左衛門の娘いね、つまり左三の母にあたる人物はかなり敬虔な正教徒であったようです。これは千代の手記に書かれていました。安左衛門の時代の日比家は一族で正教徒になる洗礼を受けており、いねの兄弟の一人はロシア極東の村にあった修道院にわたって修道士になっています。

―左三の母が正教徒だとするとどういった可能性が出てくるのでしょうか。

村田　ここからは私の想像ですが、その当時の日本人に比べて、左三にとって正教は非常に身近だったと考えられます。正教は欧州の東側で普及したキリスト教のひとつです。スミルナに行ったときにギリシャ人やアルメニア人などの正教徒たちが迫害されているという状況が普通の日本人に比べてすぐに理解できたのかもしれません。左三の母親が熱心な正教徒だったということに私は非常に驚き、かつ大きなポイントだと思いました。

ところでギリシャ人の方がつくったアニメーションはご覧になりましたか。

―22年9月にギリシャで開催された記念イベントで、先生の講演後に流されていたアニメのことですよね(※2)。拝見しました。いかにも海外から見た典型的な日本人像といった感じでした。

村田　日本人船長が船上で刀を抜いて演舞するようなシーンが何回もありましたが、その描かれ方は武士道的なものです。でも左三が正教会の影響を受けているのなら、人命救助をしようと思ったその精神性は、武士道的なものだけではなく、正教徒への親近感からくる側面も無視できないのではないかとも思うのです。

状況証拠は積みあがるが直接の証拠がない

―左三が正教会の影響を大きく受けていた可能性



およそ100年前のスミルナの港に停泊する日本船と思われる写真。この港がスミルナであることは判っているが、写真の左端には船尾しか写っておらずこの船が東慶丸かどうかの裏付けは取れていない
（出典：https://asbarez.com/smyrna-in-1922-uncovering-the-story-of-the-japanese-ship/）

※3：この若者については「三井物産上海支店船舶受渡掛」として三井文庫に社員名簿が残されている。千代の手記には「三井船舶」と書かれているが、三井物産で船舶に関連する部門に対してこのような通称が使われていたと考えられる。

※4：正教会とはギリシャ正教もしくは東方正教会とも呼ばれるキリスト教の教会（教派）の一つ。例外はあるが、正教会の組織は国名もしくは地域名を冠した組織を各地に形成するのが基本。ロシア正教会、ギリシャ正教会、日本正教会などは個別の組織名であって教会全体の名ではない。（Wikipediaより抜粋）



2022年9月にギリシャで行われた村田教授の講演内容は地元の新聞にも掲載された。前ページ下の写真と同じものが記事に挿入されたが村田教授は新聞社に頼んで「これが東慶丸だという証拠はない」というコメントを入れてもらったという

があるというのは非常に重要なピースが見つかったように思います。でも先生はまだ納得されていない様子です。

村田　もうこれだけ資料が出てきて、資料にも日比左三と書いてあるのだったら、東慶丸の船長は日比左三で、その左三が難民を助けた船長としてしまってもいいのかもしれません。

でも言ってみれば状況証拠ばかりなんです。直接関与した側から「助けた」という証言が一切ないという状況は前回から変わっていません。左三も日記などを残していないようでした。奥さんの千代の手記にも難民を助けたといった話は出てきません。つまり対談した3年前と同じ壁がいまだにあるのです。

東慶丸がギリシャ人やアルメニア人の難民を助けたというその当事者の証言の記録、あるいは当時の船員の手記など何か証拠が出てくれないかと思っています。

―歴史学というアカデミックベースで考えると、直接的な裏付けがないと「こうだ」とは言い切れないのですね。

村田　直接的な証拠がないと、さきほどのアニメーションもそう言えると思いますが、勝手な想像を巡らして、色々な尾ひれがついていってしまうと思います。

こんな話もあります。2022年9月にギリシャに行った際に初めて知ったのですが、運んでいた貨物についてギリシャで新たなうわさが広まっていました。これまで東慶丸は積んでいたシルクや陶器、レースなど高価な貨物を捨てて人を助けたという話になっていますが、本当はアヘンを運んでいたのではないかというものです。だから真相は表にはでてこないのだと。

昔の写真の取り扱い方もいまだに安易です。9月に私が行った講演は現地の新聞にも取り上げられました。

その記事に掲載されたのは前回の対談にも掲載された当時のスミルナの港の写真です。日本の旗が立った船の一部と、岸壁に人々が集まった様子が写っています。前回もお話したように、実はこの船が東慶丸であるという証拠はありません。でも雰囲気として、この船が東慶丸だと思われています。こういう状況なのでこの新聞社に頼んで、「これが東慶丸だという証拠はない」という私のコメントを写真キャプションに入れてもらいました。

3年前の対談でも申し上げましたが、この写真はアルメニア人の虐殺を扱ったある古いウェブサイトにずっと掲載されているものです。この写真のオリジナルがどこにあるのかはまだわかっていません。そのサイトの主にメールをして、前回も「返事が来ていない」と申しましたが、いまだに返事は来ていません。

いずれにしても、写真に写っている船が東慶丸だと証拠なしに言われ続けている状況は良くないことだと思います。裏付けのないことが事実として取り扱われており、そうした情報をもとに色々な憶測が広がっている。そういう状況を研究者としては非常に危惧しています。

―3年前の本誌にも掲載したこの写真ですが、余白にはイタリア語でメモ書きがあって、「1922年9月8日に撮影されたもの」となっていました。また「日本の汽船によるギリシャ人とアルメニア人の救助」と書かれていると。そして先生は、「写真を見る限り、人々がパニックになっている状況は読み取れない」とおっしゃっていました。写真には船の船尾と思われる部分しか映っていません。日本船だろうと思えるのは、船尾に日の丸の旗が立っているというそれだけです。

村田　本当に、どれも非常においしいのですが、決定的な裏付けが出てこないんですよね。例えば、これも調査でわかったことですが、当時日本のギリシャ代理公使のアテネへの着任のタイミングがまたすごく微妙でした。1922年9月16日に着任しています。「小アジアの破滅」が起きたのは9月13日。日本の外務省の史料には、小アジアから難民がたくさん来て大変だ、といった当時の記録は残っているものの、それ以外の情報はありませんでした。もし1922年9月13日以前に代理公使が着任していたら、東慶丸や船長の情報も残っていたかもしれません。

前回対談で出た船長名「NONITO（ノニト）」の正体

―ほかに判明したことはありますか。

村田　知多半島へ現地調査に行ったときに、東慶丸と同じくらいの大きさの船に乗っていたという元・船乗りの方に話を聞きました。東慶丸の規模なら積荷を捨てなくても800人くらいなら載せることができたのではないかと言われました。もしそうなら積荷を捨てて人を乗せたという話も鵜呑みにできなくなります。

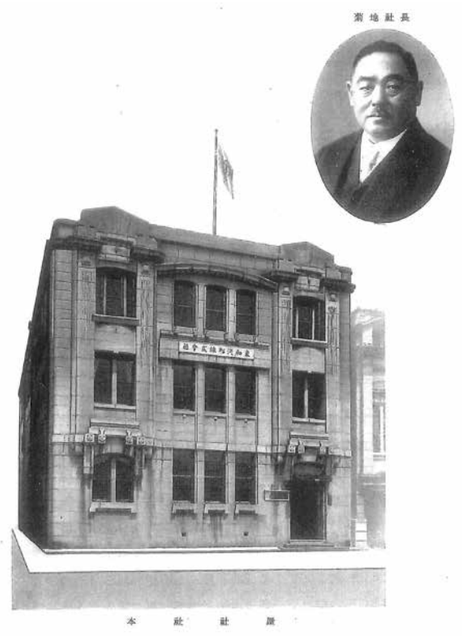
また、ギリシャのある映画監督が言っていたのですが、船長の別の名前を見つけています。その人は東慶丸の船長は「T.NORITO」だと言うので、それについても調べました。

―「NORITO（ノリト）」ですか？前回の対談で船長名の可能性として「NONITO（ノニト）」と言う名前が出ていました。先生が2019年に海外調査に行かれたときにフランスの国立図書館で見つけた名前で、1923年の情報です。「ノニト」ではなく「ノリト」さん？

村田　当時の史料の印刷が不鮮明だったこともあり、ｒとｎの判別ができていませんでした。ですから、「ノニト」と「ノリト」の2つの可能性はあったわけです。海商通報を調べていく中で、「ノリトウ　トオル（則藤亨）」という名前に出くわしました。この方が、映画監督が主張している「T.NORITO」だと思います。

則藤亨は、海商通報の情報では、当時神戸の東和汽船の船長でした。そのギリシャ人映画監督は則藤が東慶丸の船長だった理由として香港の英字新聞に名前があったことを根拠としています。東慶丸が1922年5月と11月に香港に入出港していて、そのときの船長が則藤亨でした。でもその記録は、反対に言うと、則藤亨が1922年9月には東慶丸の船長だったことを示していません。

でも、そういう話が出てくると、船長を日比左三としていいのか、もう一度冷静に史料を精査することが必要かもしれません。



東和汽船株式会社の本社屋と菊地吉蔵社長の写真。菊地吉蔵氏は日本海運集会所の草創期に理事や評議員なども務めた（提供：北照海運）



現在のイズミル（旧スミルナ）の風景（©Nejdet Duzen / shutterstock）

海商通報によると、則藤亨は1923年からは東慶丸の船長になっていますが、1922年は日比左三が一貫して船長として記載されています。もちろん、9月の船長は日比左三という記録です。

これは私が調べた感触ですが、則藤という船長は東慶丸が上海や香港など日本から比較的短距離の航海をするときの船長で、地中海までは行っていなかったのではないかと思っています。

―前回の対談で菊地さんは「当時、東和汽船の商圏、オペレーションはロシア、カラフト、支那大陸、朝鮮半島、東南アジア一帯だけ」で、「ヨーロッパまでオペレーションする力はなかったはず」と言っています。だから地中海まで行ったときは用船に出していた、というお話でした。当時のある記録では「外商」、別の記録では「支那人」に用船に出していたとあり、そのときの航路は「地中海往復」でした。そして先生がお調べになった昔の新聞記事に出てくるのが「ルー・ブラザーカンパニー」といった記述です。そして左三は上海にも滞在していたと先ほど説明いただきました。こう見てくると、村田先生のいまの想像は辻褄が合うと思います。

村田　都合よく想像すると、上海や香港までは則藤船長が東慶丸を運航して、上海や香港から日比左三が船長として東慶丸を運航したのかなあ、とも思えます。

念のため、菊地さんにも日比左三と則藤亨の名前を聞いたことがあるのか尋ねてみましたが、やはり聞いたことはないとのことでした。おじいさまの時代の話です。無理もありません。

東慶丸は800人だけではなく、その前に1600人を救助していたのか

―ここで、前回の対談を整理したいのですが、4つの謎があったと思います。一つ目は「船長は本当に日本人だったのか」。これは日本人で確定としていいと思います。二つ目は船長名。これは日比左三さんでほぼほぼ確定とも言えますが、則藤亨さんという名前も浮上しています。また則藤さんの漢字が判明したことで「NONITO（ノニト）」が誰を指したのかも腑に落ちました。三つ目は貨物のお話。シルク、大豆、石炭、陶磁器、レースといったものに加えて、アヘンという物騒なキーワードも出てきました。また東慶丸の規模なら貨物を海上に投棄しなくても800人くらいなら載せられたのではないかという話も出ています。

そして四つ目ですが、難民800人をギリシャまで運んだ話とは別に、その前に1600人を運んでいるという話がありました。つまり東慶丸は2回、難民を運んでいるという可能性ですが、こちらはいかがですか。

村田　その可能性はまだ捨てきれていません。前回お話ししたように、その800人の記事とは別のギリシャの新聞に1600人運んだという記事が載っています。色々な資料をつきあわせても、そう読めます。

また、東慶丸は1922年8月18日ごろにスミルナに着いているという記録もありました。そうなると「小アジアの破滅」が起きた9月13日までの約1カ月間何をしていたのか。最初に積んでいた貨物はすでに降ろしていた可能性が出てきます。またスミルナとアテネの間を行き来していたのなら、9月13日より前に難民を運ぶ機会も、そして船舶内のスペースもあったということになります。

1600人を運んで、ギリシャの港ピレウスに到着したという新聞記事が1922年9月9日付なので、実際にスミルナで難民を乗船させたのは前日の9月8日ごろかもしれません。そして、さきほどの1922年9月8日の港の写真で人々がパニックになっていないのは、ギリシャが敗北し、まもなくトルコ軍がスミルナに入城するだろうと予想されていて、徐々にギリシャ人がスミルナからギリシャに避難し始めていたからとも考えられます。

そして9月13日に「小アジアの破滅」が起き、東慶丸は800人を救出した、ということなのかもしれません。

研究者として史実をはっきりさせ、正しい情報を広める

―さて、先生はこの東慶丸の話がYouTubeで紹介されているのをご存知でしょうか。何本か取り上げられており、うち2本を見てみたのですが、ストーリー構成はほぼ同じでした。それで結局話が日本人としての美談につながっていきます。視聴者からの書き込みコメントもそうしたものが多いです。そうなるのは決して悪いことではないし、自然ですが、要は出典が明確でないまま、「こう言われている」という情報を基に色々と情報がツギハギされてストーリーがつくられていること、またつくられていくことに違和感が残りました。

村田　この話の特徴はみんながハッピーになれることだと思うんです。どちらが正しくてどちらが間違っているとか、片方がいい思いをして片方が嫌な思いをするとか、そういう話ではありません。

でも先ほどの貨物の話、実はアヘンを運んでいたというギリシャでのうわさですが、そういう真偽が不確かな形で話が伝承されていくのは不本意ですし、また日本人のすばらしさという要素だけがこの話の着地点なのかと言われれば、私はそれを目的に調査をしている訳ではありません。アニメーションでも映画でも、YouTubeも含めてそれぞれの表現のスタイルがあっていいと思いますが、伝言ゲーム的に内容が膨らみ、変わっていくことは避けたいです。私は研究者として史実をはっきりさせたいと思っています。そして正しい情報を広めていきたいですね。　■

A4判に拡大して、見やすくなりました。

航海距離図表付 簡易版

内航距離表

港則法施行令所定の港湾に加え、
内航船舶（石油、鋼材、ケミカル等）が寄港する基本的な港湾
（一部中国、韓国、台湾等を含む）約600港を収録。
主要港からの距離一覧に加え、主要接続点（湾口、海峡他）からの
距離、航海距離チャートも収録しています。

初版をそのまま掲載しており、その後の変動については調査しておりません。
また、広告部分につきましては割愛いたしましたので、ご了承ください。



■お申し込み・お問い合わせ
一般社団法人 日本海運集会所　総務グループ
〒112-0002 東京都文京区小石川2-22-2 和順ビル3F
TEL:03-5802-8361　FAX:03-5802-8371　E-Mail:order@jseinc.org

本体価格：4,400円（税込）別途送料実費
（当所会員は商品代が10%割引となります）
編纂・発行：一般社団法人 日本海運集会所
発行年月：1996年 7月25日
再　　版：2013年10月15日
A4判　約330ページ

アンモニア燃料への転換見据え 新たなコンセプト設計を完了

日本郵船 ほか

日本郵船とグループ会社のMTI、フィンランドの船舶技術コンサルタント会社Elomatic Oyは2022年11月28日、ケープサイズバルカーと大型原油タンカーについて「アンモニアReadyLNG燃料船」のコンセプト設計を完了したと発表した。

「アンモニアReadyLNG燃料船」とは、LNG(液化天然ガス)燃料船から効率良くアンモニア燃料船に改造・転換できる船のこと。3社は2021年9月から同船の建造を目指すプロジェクトを開始し、22年3月には自動車専用船とポストパナマックスバルカーのコンセプト設計を完了している。

今回のコンセプト設計では、従来のLNG燃料船と比べて新造してからアンモニア燃料船に改造するまでの費用をケープサイズバルカーで12%、VLCCでは25%抑えられる見通し。

センサーで舶内環境を監視

日本郵船 ほか

日本郵船は2022年12月5日、IoT(モノのインターネット)センサーを利用したドライバルク船の舶内計測実験を終了し、実航海での有効性を確認したと発表した。グループ会社のNYKバルク・プロジェクトとMTIと共同で取り組んだ。

ドライバルク船の海上輸送品質を保つためには、航海中の舶内環境を把握することが重要だという。現状は乗組員が定期的に舶内へ入り目視で積み荷の状態を確認しているが、見落としリスクや荒天時には点検を行えないなどの課題がある。

そこで3社は、積み荷のダメージリスクを軽減するための総合管理システムを新たに開発し、このほど実証実験に成功した。

同システムは、低消費電力かつ長距離通信を実現する「LPWA無線通信技術」を用いたIoTセンサーで、舶内の温湿度といった輸送環境を船橋からリアルタイムで遠隔監視するもの。また、積み荷にダメージを与える可能性があるデータを観測すると、アラームで乗組員に知らせる機能も備えている。加えて、舶内に設置するセンサー部分を取り換えれば、漏水や照度、一酸化炭素(CO)なども監視できる。さらに、これらのデータを蓄積・分析することで状況予測が可能になり、さらなる輸送品質の向上が期待できるとしている。

環境・安全に関する研究成果を報告

MTI

日本郵船グループのMTIは2022年11月24日、研究開発の成果を報告する講演会「Monohakobi Techno Forum 2022」を開催した。同講演会は2009年から毎年実施されている。今回は、環境・安全に関する取り組みについて日本郵船とMTIが11件の講演を行った。

環境への取り組みでは代替燃料、省エネルギー技術、データ解析について、安全関連では自動運航、機関状態診断、サイバーセキュリティについて、競争力向上のテーマでは造船設計におけるフロントローディング(作業前倒し)やシミュレーション基盤活用についての講演が行われた。

イベントの最後にはMTIの安藤英幸取締役が各講演のポイントをあらためて説明するとともに、MTIは「環境・安全・人材育成を軸に研究開発を進めていく」とし、特にシミュレーション基盤は「重要な協調領域の技術と考えている。皆さんと連携して取り組みを進めたい」と述べた。

外航クルーズ船2隻を新規建造へ

商船三井

商船三井は2022年11月25日の取締役会で、外航クルーズ船2隻の新規建造方針を決定した。非海運事業の強化に向けた取り組みの一環として、海運市況との関連性が少なく、また今後拡大が期待されている国内外のクルーズ需要を取り込むことがねらい。

建造するのは遠洋区域を航行できる3万5000トン級のクルーズ船2隻で、船籍は日本を予定している。総投資額は約1000億円。建造造船所は未定だが、2027年頃に第一船が竣工する見通し。新造船は商船三井または子会社が保有し、商船三井客船が運航する。

商船三井の橋本剛社長は11月25日に開催したメディア懇親会で、「数百人規模の、クオリティを重視したハイエンドのお客さま向けの船を造り、日本と日本近郊の富裕な外国人の方々に日本のテイストを味わっていただくというコンセプトで売り出していきたいと考えている」と説明した。

3組織からなる新体制に改編

商船三井

商船三井は2022年12月9日、組織改編を行うと発表した。同社グループは今後①グループ全体最適の観点から営業組織および地域組織に対する支援・統制を担う「コーポレート組織」②営業組織における各事業の発展と成長に資する投資計画などの立案・推進を担う「営業組織」③営業組織と連携して担当地域における事業計画の立案・推進と新規事業開拓を担う「地域組織」―の3組織体制となる。

この新体制の下、2023年1月1日付で新組織「Human Capital Strategy Division」を設置する。海外の地域組織を含めた同社グループの人的資本に関する全般政策の企画立案・実施に対する指導・助言などの業務を担当する。また、23年4月1日付で「取締役会室」と「監査役室」をそれぞれ設置するほか、チーフ・オフィサー制を整備する。各チーフ・オフィサーは社長の権限と責任の一部について委任を受け、特定の横断的機能において本社だけでなくグループ全体を指揮・統制する。

さらに、「地域組織」や各本部・各部の再編も行う。「地域組織」にはそれぞれ専任の執行役員を設置し、その傘下に「コーポレート機能統括」と「営業統括」を置く。現行の総代表は廃止する。

商船三井は今回の組織改編を通じて、グループ経営における集権と分権の適正なバランスを取り、機動的な事業推進とグループガバナンスの向上を図るとしている。

衛星通信サービスをトライアル利用

商船三井

商船三井はこのほど、Space Exploration Technologies Corp.(Space X)とMarlink ASが提供する衛星通信サービス「Starlink」を自社運航船でトライアル利用する覚書をMarlinkと締結した。発表は2022年12月12日。

「Starlink」は低遅延かつ高速伝送が可能な衛星通信サービスで、海事向けサービスの提供が予定されている。本サービスが実現すれば、船・陸間でデータをリアルタイムに共有し、安全運航を高度化することができる。また、船員は船上生活の中で高速通信を利用した交信・交流が可能となり、ウェルビーイングの飛躍的向上が期待されるという。今回のトライアルでその効果を検証し、可能性や課題を検証していく。

メディア懇親会を開催

商船三井



商船三井は2022年11月25日、3年ぶりとなるメディア懇親会を開催した。開会のあいさつでは、同社の橋本剛社長(**写真**)が次期経営計画について「相当野心的な計画をつくろうと思っている」と話し、一例として新造クルーズ船2隻の建造や完全子会社化したダイビルと宇徳をつかった成長戦略の加速などを示した。また、「およそ2年半の間に蓄積した自己資本をどういう形で使って将来の成長と社会への貢献を果たすか、まさに正念場だと思っている。間違えてもいけないが立ち止まってもいけない。腹をくくって進んでいきたい」と思いを語った。

続いて乾杯の音頭を取った池田潤一郎会長は、冬に備えて餌をたくさん食べて太る“津和野の鯉”を例に挙げ、「我々は津和野の鯉にはならない。丸々と太って悪い時を耐えしのぐのではなく、さらなる成長に向けて餌をしっかりと消費していく。体も脂肪で太るのではなく、隆々とした筋肉質で向かう」。また、「我々は池で育つ鯉ではなく、虎ノ門のイルカとして大海原を元気に泳ぎ、地球の津々浦々まで荷物を届けて、社会に貢献していきたい」と話した。

液化 CO_2 船の長期契約を締結

川崎汽船

川崎汽船は子会社を通じて、Northern Lights JV DAと7500m^3の液化二酸化炭素(CO_2)船2隻

の裸用船契約および定期用船契約を締結した。発表は2022年12月19日。

Northern Lightsは、顧客から受け取ったCO2を船舶でノルウェー西部の受入基地に輸送し、パイプラインで海底2600mの貯留層に圧入するための各インフラを開発している。運用開始は2024年を予定しており、需要の増加に合わせて輸送および貯留能力の拡張も計画しているという。

新造液化CO2船は2024年に引き渡され、世界初の本格的なCO2回収貯留(CCS)バリューチェーンプロジェクトに投入される。川崎汽船子会社の“K”Line LNG Shipping(UK) Ltd.が船舶管理を行い、複数のCO2回収施設からNorthern Lightsが運用するCO2受け入れ基地までの液化CO2輸送に従事する。

OSVの共同事業開発へ覚書締結

ケイライン・ウインド・サービス

川崎汽船と川崎近海汽船の合弁会社であるケイライン・ウインド・サービスが、シンガポールのオフショア支援船事業会社マルコポーロ・マリンと洋上風力向けオフショア支援船(OSV)の共同事業開発に向けて覚書を締結した。発表は2022年12月6日。

マルコポーロ・マリンは曳船・バージ・オフショア支援船・洋上風力発電向け作業船など約40隻を保有、運航している。また、インドネシア・バタムでは造船・修繕事業も手掛けている。2022年5月には台湾の洋上風力発電支援会社を買収し、台湾洋上風力発電支援事業にも本格参入している。

洋上風力発電の実務における海運関係者の責任について解説

三井住友海上火災保険

三井住友海上火災保険は2022年12月2日、船舶海難防止セミナー「洋上風力発電プロジェクトにおける海運関係者の責任分担」を開催した。講師は森・濱田松本法律事務所の村上祐亮弁護士が務めた。

講演の主なテーマは①洋上風力発電ならではのリスク要因②洋上風力発電の建設および操業段階における用船・請負契約書上の責任分担③船舶責任者(コントラクター、タグ会社)の視点から見たリスク事例―の3つ。

工事中の事故を想定した場合、保険の免責金額の範囲外あるいは保険対象外のリスクについては、契約に基づく責任分担または法律で処理される。責任分担手法の一つとして、傭船契約などで採用されている「過失・帰責性ベース」があるが、事故が起きた際の過失の調査・立証に時間が掛かるほか、過失・因果関係がある限り幅広い責任・リスクにさらされるという。

これに対し、洋上風力発電で先行する海外では過失の有無ではなくどの支配領域で起きた損害・事故かをベースに考える手法「Knock-for-Knock(自損自弁、K4K)」が主流になっているという。

村上氏は「洋上風力発電はK4Kのメリットがダイレクトに生きてくる。反対に、過失責任主義のデメリットは先鋭化してくる」とし、「K4Kの考え方に慣れ、保険との関係について理解を深めていくことが重要だ」と説明した。

Shippio・佐藤代表が講演

拓殖大学



物流スタートアップであるShippioの佐藤孝徳代表が2022年12月15日、拓殖大学の文京キャンパスで講演した**(写真)**。同校商学部の松田琢磨教授が担当する「国際物流論」の一環。佐藤氏は起業家としての思考の組み立て方などを語った。

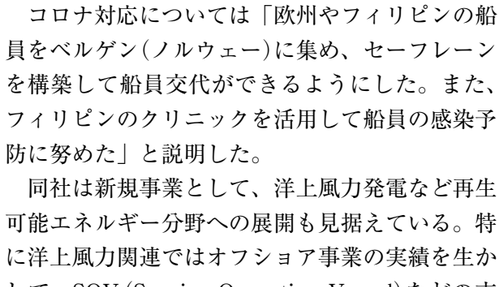
佐藤氏は約10年間の商社勤務を経て、2016年6月にShippioを創設した。同社はフォワーディング業務を手掛けつつ、貿易業務の効率化に向けたクラウドサービスも提供している。

講演で佐藤氏は今後の目標について「これまでの物流をソフトウェアなどで“再定義”することで、将来の国際物流インフラを支えられる基盤を社会実装したい」と話した。講義の最後は、集まった学生に向けて「夢が小さいとチャレンジできないし、人を巻き込めない。また、大きな夢を叶えるには時間が掛かるので、やり遂げる意志の強さが大事」という言葉で締めくくった。

講義後の質疑応答では、多くの学生の手が挙がった。このうち「人の心をつかむ上で大切なことは何か」という質問には、「何を成し遂げるかという“ビジョン”と、何を目指していくかという“ミッション”を磨き込むこと」と答えた。

オロフセン社長の来日会見を開催

OSMマリタイム・グループ



(左から)中久木、オロフセン、アウネ、ボーリングの4氏

ノルウェーの船舶管理会社OSMマリタイム・グループのトミー・オロフセン社長兼CCOが来日し、2022年11月18日に都内で記者会見を開いた。会見には同社の中久木七郎・日本代表、ノルウェー大使館のリーネ・アウネ公使参事官、シャルロッテ・ボーリング氏も同席した。

OSMは全世界でフル管理とマンニング管理を合わせて600隻以上を管理し、このうち20隻以上が日本向けとなっている。また、配乗船員は約1万7000人で、国籍は50カ国以上に及ぶ。

オロフセン社長は日本市場について「日本の船主はプロフェッショナルな倫理観を持ち、新技術の導入や船員育成に前向き。グローバルなパートナーシップの構築にもオープンマインドだ」との認識を示した。加えて、日本船主については「安全や人材、環境を重視するスカンジナビアの価値観と合致する」と評価した。

コロナ対応については「欧州やフィリピンの船員をベルゲン(ノルウェー)に集め、セーフレーンを構築して船員交代ができるようにした。また、フィリピンのクリニックを活用して船員の感染予防に努めた」と説明した。

同社は新規事業として、洋上風力発電など再生可能エネルギー分野への展開も見据えている。特に洋上風力関連ではオフショア事業の実績を生かして、SOV(Service Operation Vessel)などの支援船の管理を支援していきたい考えだ。

「海事交通研究」第71集発刊 2023年度事業の募集も開始

山縣記念財団

山縣記念財団はこのほど、海事関係の論文集「海事交通研究」第71集を発刊した。本論文集は1965年に創刊され、近年は毎年年末に発行されている。2022年の論文集には、研究論文の「海上衝突予防法7条「衝突のおそれ」認定における法的課題」(藤原紗衣子氏)、「内航船員の働き方改革に関する一考察」(畑本郁彦氏)、「ラサ島(沖大東島)での鉄筋コンクリート突堤の建設」(井上敏孝氏)、「海洋プラスチックごみに対する国際法規範の展開」(瀬田真氏)、「自動運航船と国連海洋法条約上の旗国の義務」(坂巻静佳氏)、「海上保険者から見た自動運航船に関する法制度のあり方」(久保治郎氏)、さらに研究ノート「『自動運航船』の導入に伴う沿岸国の課題」(下山憲二氏)が掲載された。特別寄稿では「日本海運集会所の海事仲裁」(青戸照太郎氏)、「3万年前の航海 徹底再現プロジェクト」(海部陽介氏)、海運DXの推進における産官学連携のあり方(柴崎隆一氏・松田琢磨氏・川崎智也氏)が収録されている。

2023年度事業では①「海事交通研究」第72集の掲載論文②「2023年山縣勝見賞」③補助金助成申請―の募集を行う。

①「海事交通研究」の募集内容は、海運・物流・港湾・造船・海上保険とその周辺分野に関する自由テーマで、A4判40字×40行の最大14枚まで。応募原稿は未発表のもの。共著は可。原則日本語だが応相談。応募者は2月28日までに同財団所定の「年報掲載論文等執筆申請書」を提出する。

②「2023年山縣勝見賞」の募集対象は、「海事交通研究」と同分野の著作、論文、業績。応募は個人・団体の推薦または自薦による。募集期間は3月1日～4月30日まで。応募者は同財団所定の書類と書籍または論文、資料などを提出する。

③補助金助成申請は、海事交通文化の調査研究または海事の発展の貢献する事業が対象となる。応募者は2月28日までに同財団所定の「補助金助成申請書」または募金趣意書などを提出する。

詳細や問い合わせは山縣記念財団(HP:http://www.ymf.or.jp/、電話:03-3552-6310、メール:zaidan@yamagata.email.ne.jp)まで。



内航ニュース

10月分主要オペ輸送実績を公表 貨物船はプラスに転じる

日本内航海運組合総連合会

内航総連が2022年10月分の主要元請オペレーター輸送実績をまとめた。「貨物船」は前年同月比5％増の1839万9000トン、「油送船」は同5％減の890万1000kl・トンとなった。貨物船は主要7品目のうち「自動車」など4品目が増加し、全体でもプラスに転じた。油送船では6品目全てが減少し、マイナスが続いている。

貨物船を主要品目別に見ると、「鉄鋼」は同6％減の357万5000トン。荒天の影響で船舶の稼働率が下がったことに加え、鉄鋼の出荷も依然として低調だった。「原料」は同7％減の398万4000トンで、石灰石輸送がセメントや鉄鋼需要の減少に伴って低水準で推移した。「セメント」は同1％減の266万2000トンとなり、前月に見られたセメント価格の値上がり前の駆け込み需要は一段落した格好だ。

「自動車」は同39％増の414万9000トンだった。部品欠品の影響から回復に向かう中、輸送も好調に推移した。前年同月が低かった（298万5000トン）反動もあり増加した。「雑貨」は同5％増の245万1000トンで、北海道航路ではタマネギの出荷が始まり、沖縄航路は観光客が戻るなど輸送は堅調となった。円安を背景にコンテナによる自動車部品の横持ち輸送も見られた。

このほか、「燃料」は同9％増の142万4000トン、「紙・パルプ」は同11％増の15万4000トンだった。

次に、油送船の各品目を見ると「黒油」が同2％減の227万7000kl・トンで、石油火力発電向けの輸送は堅調だったものの、製油所間転送の減少が全体を押し上げた。

「ケミカル」は同5％減の73万1000kl・トン。国内需要と中国の需要が低迷し、輸送は低調だった。「白油」は同4％減の488万kl・トン。ケミカルの低迷で原料であるナフサの輸送が落ち込んだ一方、全国旅行支援の開始で航空燃料やガソリンの需要は増加した。

特殊タンク船で輸送する3品目については、「高圧液化」が同13％減の51万3000kl・トン、「高温液体」が同22％減の9万5000kl・トン、「耐腐食」が同14％減の40万4000kl・トンだった。

油送船部会が岡山大会を開催

船主連絡協議会

船主連絡協議会は2022年11月25日、油送船部会（山本宗弘部会長）の地方大会を岡山県岡山市で開催した。会合には31人が出席した。

会合では山本部会長が、事業継続などに関する事前アンケートの集計結果を説明した。回答があった112社の所有船舶は294隻で、500GT未満の小型船が多かった。船員不足解消のために船主が取り組むべき有効な手段としては「給与の増額」（21.0％）が最も多く、「規則正しい休暇サイクル」（18.5％）が続いた。また、安定的に雇用・維持するために業界が取り組むべき有効な手段については「運賃・傭船料のアップ」（30.8％）、「荷役の陸上支援」（20.6％）などの回答となった。



グループ討議では、船員不足の加速に対する解決策として、ケミカルタンカーで「クリーニングの回数を減らし専用船化を進める」などの提案が上がった。また、会社が労働実態を管理する上での問題点について「どこまでが労働時間か、線引きが困難」などが指摘された。

緊急事態対応訓練を実施

商船三井フェリー

商船三井フェリーは2022年11月29日、重大海難事故に備えた緊急事態対応訓練を実施した。訓練では、同社船「さんふらわあ　ふらの」が大洗港出港後に突風に流され港内の浅瀬に座礁し、乗客4人が海中に転落するなどの事故を想定した。

訓練内容として、事故発生の連絡を受け社内に非常対策本部を設置し、記者会見に至るまでの過程を通し、緊急時に行うべきプロセスを再確認した。また、実際に同様の事故が起こった場合の対応を協議した上で、模擬記者会見を実施した。

物流パートナーシップ優良事業者を決定

国土交通省、経済産業省

国土交通省と経済産業省は2022年12月8日、「令和4年度物流パートナーシップ優良事業者表彰」について受賞事業者を決定した。同表彰は、複数事業者間のパートナーシップにより、物流分野の環境負荷低減などで顕著な功績があった取り組みを表彰する制度となる。

受賞案件のうち国交省関係では、大賞にあたる国土交通大臣表彰を「異業種連携による中間拠点を起点にした中継輸送等の推進」（鈴与他7社）が受賞した。

部門賞は物流DX（デジタルトランスフォーメーション）・標準化表彰に「複数の中継拠点を用いたリレー輸送ネットワークの構築」（キューソー流通システム他4社）、物流構造改革表彰に「ドーリー式ダブル連結トラックを活用した共同配送の推進」（センコー他2社）、強靭・持続可能表彰に「複数の内陸コンテナ拠点が連携した海上コンテナ共同利用の推進」（鈴与他7社）がそれぞれ選ばれた。また、グリーン物流パートナーシップ会議特別賞を「専用倉庫を用いたふるさと納税返礼品の新たな配送スキームの構築」（さとふる他16社）が受賞した。

「琉球エキスプレス7」が就航

マルエーフェリー



マルエーフェリーの新造RORO船「琉球エキスプレス7」（**写真**）が2022年12月8日、東京～志布志～那覇間を結ぶ東京航路で運航を開始した。建造は内海造船の因島工場が手掛けた。

「琉球エキスプレス7」は、東京航路に就航中の2隻に比べトレーラーを約40台、乗用車を60台それぞれ多く積むことができる。船舶の大型化と船型・機器の改善によりトンマイル当たりの燃料消費量の低減を図り、沖縄向け生活物資の安定供給と南九州から関東向けの物流需要に対応するとしている。また、船舶運航・性能管理を行う船陸間通信を初めて導入した。

主要目は次の通り。全長：190.9m、全幅：27.0m、総トン数：1万3631トン、積載能力：トレーラー187台・乗用車204台、冷凍用電源：220V90口・440V10口。

環境保全優良事業者等大臣表彰を受賞

青野海運

青野海運は2022年12月8日、国土交通省の「令和4年交通関係環境保全優良事業者等大臣表彰」を受賞したと発表した。同制度は、環境保全に関する活動に積極的に取り組み、顕著な功績があった事業者などを毎年、国土交通大臣が表彰するもの。

今回受賞した青野海運は、国交省海事局による「内航船省エネルギー格付制度」を活用して高評価を得るとともに、運航支援システムなどの導入により、ハード・ソフトの両面から環境保全に関する活動に取り組んだ点が評価された。

大容量泡放射システム総合訓練に参加

西部マリン・サービス

上野グループの海上防災事業者である西部マリン・サービスは2022年11月16日、西部石油山口製油所で実施された大容量泡放射システム総合訓練に参加した。発表は12月2日。

同社が常駐する西部石油山口製油所は、計8社の特定事業所で構成される「西中国・北部九州地区広域共同防災協議会」のメンバーにあたる。この協議会では、直径34m以上の外部浮き屋根タンクの防災活動で運用される大容量泡放射システムの搬送・操作訓練を毎年、輪番制により各特定事業所で実施している。今年度の訓練は西部石油山口製油所で行われ、西部マリン・サービスは海上部門として参加した。

大容量泡放射システムは、毎分4万リットルで海水と泡消火剤を噴射する。平常時は他所の特定事業所に常設保管されている。今回は西部石油山口製油所までの搬送とシステム操作の訓練を実施し、西部マリン・サービスは防災船と作業船による取水設備設置を担当した。

西日本支店松原事業所を開設

上野輸送

上野グループの陸送会社である上野輸送は2022年12月1日、西日本支店松原事業所を開設した。住所は大阪府松原市天美我堂7-433、電話番号は072-338-2341となる。

練習船体験航海と校内見学会を実施

近畿運輸局

国土交通省近畿運輸局は2022年11月12日、海技大学校の練習船「海技丸」での体験航海と同校見学会を、工業高校の生徒と教諭向けに実施した。国交省が推進する内航船員の確保育成施策の中でも機関部に重点を置いた取り組みとなる。

今回の体験航海と校内見学会は、近畿運輸局と神戸運輸管理部、近畿内航船員対策協議会、神戸地区内航船員確保対策協議会、近畿海事広報協会、海技大学校が共同で実施した。当日は大阪府・兵庫県・奈良県の工業高校5校から生徒9人と教諭4人の計13人が参加した。

午前の部の校内見学会では参加者が3班に分かれ、神戸港を再現した操船シミュレータ体験のほか、ディーゼル船の機関室を模擬した機関室シミュレータ体験、内燃機関実証装置を用いた舶用大型ディーゼル機関見学を受講した。

午後の部では、参加者全員で練習船「海技丸」に移動し、国内有数のコンテナ貨物取扱量を誇る阪神港を体験航海した。

船長の説明で船内を回り救命胴衣着用などの操練を受けた後は自由行動となり、各参加者は操舵体験や機関室見学ツアー（**写真**）などで約2時間の航海を過ごした。

体験航海終了後のアンケートでは、生徒から「元々海に興味があったが、さらに理解が深まった」などの回答が上がった。また、教諭からは「クラス単位で体験できれば、興味を持つ生徒も出ると思う」などの提案が出た。■



謹　賀　新　年

世界トップレベルの共同海損・単独海損精算業務を通じて、
お客様に最高のサービスを提供します。
浅井市川海損精算所
Asai & Ichikawa, Average Adjusters
代表取締役社長　中　島　清　一
■共同海損部　■船舶損害部　■貨物損害部　■保険代理店部
〒101-0054 東京都千代田区神田錦町2-5-16 名古路ビル新館4階
TEL：03-3233-3621（代表）　FAX：03-3233-3624
https://www.asai-ichikawa.co.jp
株式会社 浅井市川海損精算所
（Founded 1925）

適合油 粘度計測対応
NS904 振動式粘度計
●コンパクトで省スペース
●既設の配管にも容易に設置可能
●レトロフィットでも多数実績あり
〈お問い合わせは右記まで〉bus@nakakita-s.co.jp
株式会社 中北製作所
本社・工場 〒574-8691 大阪府大東市深野南町1番1号 TEL：(072) 871-1331（代表）
東京営業所 〒105-0013 東京都港区浜松町1-27-17（三和ビル） TEL：(03) 3431-7201
北九州営業所 〒802-0001 北九州市小倉北区浅野2丁目11-15（KMM別館416号室） TEL：(093) 531-5481
E-mail：info@nakakita-s.co.jp
Web：http://www.nakakita-s.co.jp

海洋の未来を拓くために
国立大学法人 東京海洋大学
学　長　井関　俊夫
理事・副学長　舞田　正志
理事・副学長　桑田　悟
理　事　渡辺　善子
副　学　長　婁　小波
監　事　久保田紀久枝
理事・副学長　庄司　るり
理　事　工藤　泰三
副　学　長　岡安　章夫
監　事　青山　伸一
大学院海洋科学技術研究科　研究科長　兵藤　哲朗
品川キャンパス　海洋生命科学部　学部長　黒瀬　光一
海洋資源環境学部　学部長　田中　祐志
東京都港区港南4-5-7　☎03-5463-0400（代表）
越中島キャンパス　海洋工学部　学部長　元田　慎一
東京都江東区越中島2-1-6　☎03-5245-7300（代表）

Tokyo Bay Licensed Pilots' Association
東京湾水先区水先人会
会　長　足立和也
〒231-0023 横浜市中区山下町1番2 パイロットビル
（代　表）TEL：045-650-3180　FAX：045-663-4811
（オペレーション部）TEL：045-681-4081・4091　FAX：045-681-4090
URL：http://www.tokyobay-pilot.jp

海運業及びこれに付帯する事業並びに船舶管理業、船員派遣業

太平洋汽船株式会社
太平洋沿海汽船株式会社

〒101-0052 東京都千代田区神田小川町一丁目3番地1 NBF小川町ビルディング7階
電話 03(5217)3050(代) FAX 03(3259)1766
URL http://www.taiheiyo-kisen.co.jp

太平洋汽船グループ
公式Twitterアカウント
@taiheiyo_group

※太平洋沿海汽船㈱にて内航船員募集中!! お問合せ：TKK.S.SAIYO@nykgroup.com

KONOIKE 2030 VISION

技術で、人が、高みを目指す

先端テクノロジーを使いこなす次世代のKONOIKEスピリットで、
お客さまと社会の課題解決を図る「現場のあり方」を進化させていきます。

KONOIKE GROUP

鴻池運輸株式会社 Konoike Transport Co.,Ltd.

大阪本社 » 〒541-0044 大阪市中央区伏見町 4-3-9 TEL 06-6227-4600(代表)　代表取締役会長兼社長執行役員 鴻池 忠彦
東京本社 » 〒104-0061 東京都中央区銀座 6-10-1 TEL 03-3575-5751(代表)　グループ国内拠点数：193 ／ 海外拠点数：33

株式会社エスペラントシステム

学校向け電子書籍サブスクなら　dokusyocan.jp

読書館（どくしょかん）

子どもたちに良書を。いつでも、どこでも、読書。

■お問い合わせ先：　https://www.ess-g.com/contact

Beluga マルチモーダル輸送システムのベルーガサービス

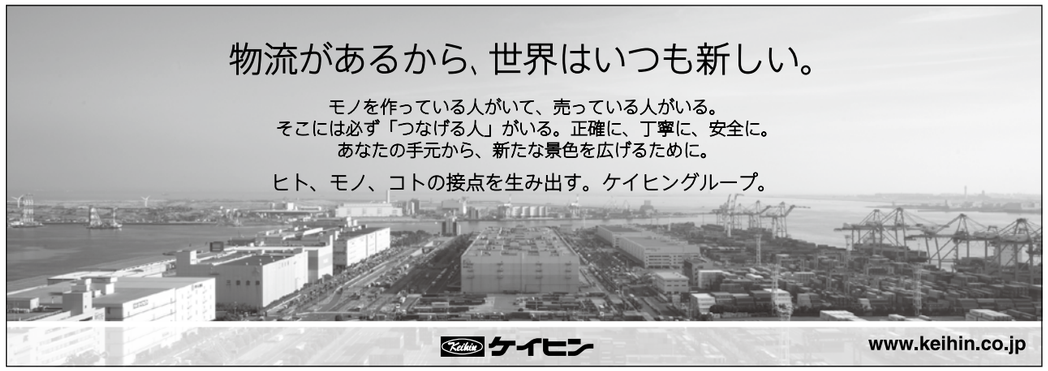
営業種目　港湾運送事業・船舶代理店業・通関業・貨物自動車運送事業
貨物利用運送事業・倉庫業・曳船業

博多港運株式会社

代表取締役社長　村　田　成　生

AEO JAPAN AEO通関業者

本　　社　福岡市博多区石城町14-3
TEL 092-281-7651　FAX 092-281-2497
営業開発部　TEL 092-281-7660　FAX 092-281-7663
東京営業所　TEL 03-3551-0951　FAX 03-3551-0953
URL：http://www.jphkt.co.jp



物流を通じて豊かで平和な生活と社会づくりに貢献しています

【事業内容】　●コンテナターミナル事業●自動車船荷役事業●倉庫事業●在来船荷役事業
●曳船事業●海上防災・警備事業●船舶代理店事業●不動産事業●海貨・輸出入通関
●内航海運事業●中国船社営業代理店事業●海外事業●SCM 事業●国内物流事業



Daito 株式会社ダイトーコーポレーション
代表取締役社長　松 川 一 裕

つなぐちゃん®

本社:東京都港区芝浦2-1-13　TEL:03-3452-6271　支店:横浜、千葉
https://www.daitocorp.co.jp/



船舶用空調
冷凍冷蔵設備
エレベータの製造販売
陸上空調設備
冷凍冷蔵設備の設計、施工

潮冷熱株式会社
http://www.ushioreinetsu.co.jp

・一般港湾運送事業・貨物運送取扱事業・倉庫業・海運代理店業
・通関業・梱包請負業・港湾荷役・損害保険代理業

新洋海運株式会社

代表取締役社長　稲　葉　徹　志

本　　社　〒590-0954 堺市堺区大町東1丁1番10号
TEL (072) 238-1161　FAX (072) 223-4050
URL http://www.shin-yo.co.jp/

支　　店：南港・泉北　　営　業　所：博多・神戸・東京
事　業　所：桑名・宮崎・大浜・塩浜　　海外現地法人：ベトナム・タイ

MOL
Mitsui O.S.K. Lines

MOL DPトレーニングセンター

The Nautical Institute(イギリス)が認証する日本初の
DPトレーニングコースを2022年6月より商船三井ビルにて
開講しております。

●DPインダクション・コース　●DPシミュレーター・コース　●DPシータイムリダクション・コース
●DPリバリデーション・コース　●DPベッセルメンテナンス・コース


DPシミュレーター室

シミュレーターはKONGSBERG製のDP実機を
使用し、実際の船舶で操船しているような
トレーニングを行います。

DPシミュレーター
紹介動画公開中

お問い合わせ：
MOLマリン＆エンジニアリング株式会社
DPシミュレーター部
〒105-0001　東京都港区虎ノ門二丁目1番1号　商船三井ビル
MOLMEC-DPTC@molgroup.com　　https://www.molmec.com/

株式会社ジェネック
アジアパシフィックマリン株式会社

代表取締役社長　伊　東　純　一

㈱ジェネック：
〒801-0852 北九州市門司区港町９番１１号
門司港レトロスクエアセンタービル3F
TEL 093-331-2101　FAX 093-332-2112

アジアパシフィックマリン㈱：
（本　　社）〒802-0001 北九州市小倉北区浅野二丁目14番1号 KMMビル7F
TEL 093-513-8620　FAX 093-513-8621
（東京事務所）〒105-0021 東京都港区東新橋二丁目16番4号
TEL 03-3433-5155　FAX 03-3433-5156

一般港湾運送業・通関業・国際複合輸送業

第一港運株式会社

代表取締役社長　岡　田　幸　重

本　　社　東京都江東区清澄1－8－16　　電　話　03(3642)3255（代表）
横浜支店　横浜市中区太田町4－55　　電　話　045(201)0825（代表）
松山支店　松山市堀江町甲527－1　　電　話　089(979)4490（代表）
品川営業所　東京都品川区東品川5－4－36　　電　話　03(3474)9223
大井営業所　東京都大田区東海5－1－1（大井海貨上屋1号棟内）　　電　話　03(5429)7443

海外事務所：韓国・釜山、ベトナム・ダナン
海外法人：PT.DAIICHI KOUN INDONESIA.(スラバヤ)
DAIICHI KOUN（THAILAND）CO.,LTD(バンコク)　website：https://www.daiichi-koun.com

KYOIZUMI
KYOIZUMI IND. KAISYA
島ノ技巧
SHIMANOGIKO
社会と社員の3A(安全・安心・安定)を追求する

株式会社 京泉工業
代表取締役社長　京泉 晴洋
〒722-0073 広島県尾道市向島町 16061-18
TEL (0848) 44-3313 / FAX (0848) 45-3338
https://kyoizumi.co.jp/

日本船舶代理店協会

会　長　岡田幸重
副会長　村岡一男

〒108-0022 東京都港区海岸三丁目26－1
パーク芝浦５階
電話（03）5444－2033
FAX（03）5444－2034

国際複合輸送・わが国唯一の海運フォワーダー団体

JIFFA

一般社団法人　国際フレイトフォワーダーズ協会
会　長　渡邊淳一郎
〒104-0033 東京都中央区新川1-16-14　アクロス新川ビル・アネックス4階
電　話（03）3297－0351（代表）FAX（03）3297－0354
e-mail:gene@jiffa.or.jp　URL:https://www.jiffa.or.jp

人と海に未来を
公益社団法人 日本海難防止協会
会　長　内藤忠顕
〒151-0062　東京都渋谷区元代々木町33－8
元代々木サンサンビル3階
電話 03(5761)6050　FAX 03(5761)6058
https://www.nikkaibo.or.jp

みんなののりもの
一般財団法人 運輸振興協会
会　長　岩村　敬
副会長　安富正文
〒102－0083 東京都千代田区麹町4－5　海事センタービル
電話 03－3221－8431　　FAX 03－3221－8433
E-mail : transport@hi-ho.ne.jp
URL : https://www.transport-pf.or.jp(みんなののりもの)

公益財団法人
日本海事広報協会

会　長　武藤光一
理事長　尾澤克之
〒104-0043 東京都中央区湊2-12-6 湊SYビル
TEL.(03)3552-5031(代) FAX.(03)3553-6580
URL https://www.kaijipr.or.jp

大小会議・各種パーティー 駅上のロケーション
平河町 海運ビル(永田町駅徒歩1分)
海運クラブ
パレスホテルのスタッフがおもてなしいたします
どなたにもご利用いただけます
ご予約（03）3264－1825
http://www.kaiunclub.org/（ネット予約可）
株式会社 日本海運会館

一般社団法人
日本舶用工業会

会　長　木下茂樹
専務理事　安藤　昇
〒105-0001　東京都港区虎ノ門1-13-3(虎ノ門東洋共同ビル)
電話 03(3502)2041　FAX 03(3591)2206
https://www.jsmea.or.jp/

JMC Japan Maritime Center
公益財団法人
日本海事センター

会　長　宿利正史
〒102-0083　東京都千代田区麹町4丁目5番地
海事センタービル
電 話 03(3265)5481　FAX 03(3222)6840

一般財団法人 山縣記念財団
理事長　郷古達也
〒104-0032　東京都中央区八丁堀 1－4－5
（川村八重洲ビル2F）
電話 (03)3552－6310　FAX (03)3552－6311
E-mail : zaidan@yamagata.email.ne.jp
http://www.ymf.or.jp/

JCTC
一般社団法人 日本貨物検数協会
代表理事会長　江嵜喜一
〒104－0045　東京都中央区築地一丁目10番3号
TEL(03)3543－3212
https://www.jctc.or.jp

外航船舶代理店業協会

会　長　飯垣隆三
専務理事
事務局長　土肥康保
事務局　〒108－0075　東京都港区港南２－13－40
品川TSビル４Ｆ
電話(03)5783－1212　FAX(03)3458－2323
e-mail:jafsa@wing.ocn.ne.jp
Home Page:https://www.jafsa.jp/

横浜港運協会

会　長　藤木幸太
〒231-8557　横浜市中区山下町279
横浜港運会館３Ｆ
電話　045（201）3295（代表）

謹　賀　新　年

安全で安心な社会の実現に向けて!

公益財団法人 海上保安協会

実施事業：◎ 海上保安活動に係る普及啓発
◎ 海上防犯、安全確保、環境保全
◎ 海外海上保安機関との連携協力
◎ 海上保安活動に係る調査研究　など

〒104-0033　東京都中央区新川1丁目26番9号　新川イワデビル7階
総務部（代表）03-3297-7580　経理部　03-3297-7584　公益事業部 03-3297-7583　海上保全グッズ事業部 03-3297-7581
新聞事業部　03-5542-0630　厚生事業部 03-3297-7582　海保クラブ　03-3297-7603　海上保安友の会　03-3297-7589
FAX　03-3297-7590
協会ホームページ　https://www.jcga.or.jp　協会公式ツイッター　@JCGF_umimaru　うみまるショップ　https://うみまるショップ.jp

---

公益社団法人 燈光会

会　長　岩崎貞二
副会長　上野　紘
専務理事　石田哲生
常務理事　三宅真二

〒105-0003 東京都港区西新橋１丁目14番９号
西新橋ビル３階
電　話　東京（03）3501ー1054
ＦＡＸ　東京（03）3507ー0727

一般社団法人 **海　洋　会**

会　長　平塚惣一

〒102-0083
東京都千代田区麹町4-5 海事センタービル
電　話 03（3262）8632
ＦＡＸ 03（3262）6909

海国日本の船員
後継者確保･育成を!

全日本海員組合

組合長　松浦満晴

〒104-0053 東京都中央区晴海4-7-28 ホテルマリナーズコート東京内
電　話　(03)5410−8310
ホームページ http://www.jsu.or.jp　Eメール kaiin@jsu.or.jp

SECOJ

公益財団法人 **日本船員雇用促進センター**

会　長　村上英三
理事長　林　敏博

〒104-0043 東京都中央区湊1丁目6番11号
TEL 03-3523-5990(代表) FAX 03-3523-5995
https://www.secoj.com/

一般財団法人 **東京港湾福利厚生協会**

会　長　永澤利雄
副会長　城田健二郎
副会長　髙木延康
専務理事　齋藤　博

〒108-0022　東京都港区海岸３丁目９番5号
電　話　03（3452）6391（代表）

・海技資格更新講習の講師養成及び教材作成事業
・海技資格更新及び制度の普及のための周知事業

公益財団法人 **海技資格協力センター**

会　長　福内直之

〒102-0083 東京都千代田区麹町4ー5 海事センタービル
電　話 03ー3238ー9301　ＦＡＸ 03ー3238ー9302

船員災害防止協会

会　長　小島　茂
副会長　三木孝幸　副会長　内海和彦
専務理事　久門明人　常務理事　岩井勢二

〒102-0083 東京都千代田区麹町４ー５
海事センタービル４階
電　話（03）3263ー0918
ＦＡＸ（03）3263ー0910

一般社団法人 **日本船舶機関士協会**

会　長　掛谷　茂
副会長　四方哲郎　副会長　平松雅裕
専務理事　狭間満雄

〒102-0083 東京都千代田区麹町４ー５海事センタービル
電話　03（3264）2518　FAX　03（3264）2519
メールアドレス me-honbu@marine-engineer.or.jp
ホームページ http://www.marine-engineer.or.jp/

愛する海で
あなたの安全を
守ります

海の救難ボランティアを支える 青い羽根

MRJ 公益社団法人 日本水難救済会

〒102-0083　東京都千代田区麹町4丁目5番地（海事センタービル 7F）
電話（03)3222-8066　FAX（03)3222-8067
URL:https://www.mrj.or.jp／E-mail:v1161@mrj.or.jp／ツイッター:@Qsuke_MRJ

・海技教育支援・奨学金
・帆船「海王丸」体験航海・海洋教室　等

公益財団法人 **海技教育財団**

会　長　池田潤一郎

〒102-0093　東京都千代田区平河町2-6-4
電話（03）3288ー0991　https://macf.jp

公益財団法人 **海難審判･船舶事故調査協会**

会　長　工藤泰三
理事長　小寺俊秋
専務理事　髙橋　守

〒102-0083 東京都千代田区麹町４ー５
海事センタービル
電　話　03ー3512ー8140
E-mail　kaisin-f@maia.or.jp
ＵＲＬ　https://www.maia.or.jp/

謹　賀　新　年

日本内航海運組合総連合会

会　長　栗林宏吉

〒102-0093 東京都千代田区平河町2-6-4（海運ビル）
電話（03）3263-4551（ダイヤルイン）
FAX（03）3263-4330（共通）
https://www.naiko-kaiun.or.jp

一般社団法人 **日本船長協会**

会　長　中村紳也

〒102-0083 東京都千代田区麹町4-5（海事センタービル）
電　話（03）3265-6641
ＦＡＸ（03）3265-8710
ＵＲＬ http://www.captain.or.jp

内航大型船輸送海運組合

会　長　久下　豊
副会長　福田和志
副会長　尾本直俊

〒102-0093 東京都千代田区平河町2-6-4（海運ビル）
電　話（03）3263-3080

全国海運組合連合会

会　長　藏本由紀夫

〒102-0093 東京都千代田区平河町２丁目６番４号
（海運ビル７階）
電　話（03）3288-8140
ＦＡＸ（03）3288-8144

全国内航輸送海運組合

会　長　後藤田直哉

本　部　〒651-0087　神戸市中央区御幸通6-1-12 三宮ビル東館
電話 078-265-6681
京浜支部　〒102-0093　東京都千代田区平河町2-6-4　海運ビル
電話 03-3265-5835　FAX 03-5276-6962

全国内航タンカー海運組合

会　長　上野　元

〒102-0093 東京都千代田区平河町2丁目6番4号
（海運ビル７階）
電　話（03）3556-6521
ＦＡＸ（03）3556-6524
http://www.naitan.or.jp/

全日本内航船主海運組合

会　長　瀬野和博
副会長　久本久治　副会長　関田拓生
副会長　奥村恭史　副会長　福羅敏久

本部 〒102-0093 東京都千代田区平河町2-6-4（海運ビル8F）
電話 03-3265-4808　FAX 03-3265-4806

関東沿海海運組合

理事長　榎本成男
副理事長　岩井榮三

〒104-0042 東京都中央区入船1丁目9番6号 秋元ビル4階
電　話　(03）5543ー0691㈹

日本シップブローカーズ協会

理事長　長嶋　弘幸

〒104-0031　東京都中央区京橋2−6−5 京橋菊池ビル
Tel（03)3561-1335　Fax（03)3561-6107
URL：http://www.shipbrokers.jp/

国際船員労務協会

会　長　井上登志仁

〒102-0093　東京都千代田区平河町2−6−4
海運ビル５階
電　話（03）5213−4962
ＦＡＸ（03）5213−4969

日本沿岸曳船海運組合

理事長　川中健二
事務局長　中田治重

〒530-0056　大阪市北区兎我野町15番13号
電話（06）6312−7969・1461
FAX（06）6312−0608

船主団体 **一　洋　会**

会　長　宮﨑昇一郎

〒650-0024　神戸市中央区海岸通８番（神港ビルヂング609号）
電　話（078）515-6267
ＦＡＸ（078）515-6483

謹　賀　新　年

JHTA
一般社団法人 **日本港運協会**
会　長　久保昌三
〒105-8666 東京都港区新橋6-11-10 港運会館
電話 (03)3432−1050　FAX (03)3432−5900
http://www.jhta.or.jp

日本海運貨物取扱業会
会　長　石黒明博
副会長　須藤明彦　　副会長　髙橋健一
副会長　藤本　健　　副会長　後藤孝富
副会長　山田英夫　　副会長　野畑昭彦
副会長　志村信仁　　副会長　大宮司典夫
〒231-0023 横浜市中区山下町279番地　横浜港運会館１Ｆ
電　話（045）671-9825(代)　ＦＡＸ（045）671-9830

船主団体 **内航労務協会**
会　長　吉川　誠
〒102-0093 東京都千代田区平河町２－６－４
海運ビル
電　話（０３）３２６４－４２３５

一般社団法人 **日本中小型造船工業会**
会　長　越智勝彦
〒100-0013 東京都千代田区霞が関三丁目8番1号
（虎ノ門三井ビルディング）
電　話（03）3502−2061
ＦＡＸ（03）3503−1479

一般社団法人 **全日本船舶職員協会**
会　長　広重康成
〒101-0061 東京都千代田区神田三崎町3−7−12
清話会ビル2階B室
電　話　03（3230）2651
ＦＡＸ　03（3230）2653
E-mail:honbu@zensenkyo.com

Innovation日本
一般社団法人 **日本造船協力事業者団体連合会**
会　長　河西良二
〒105-0001 東京都港区虎ノ門1-11-2(日本財団第二ビル)
TEL 03(5510)3161 FAX 03(3502)5533
URL:http://www.nichizou.or.jp
Blog〈安全ひろば〉 http://blog.canpan.info/nichizoukyou

横浜港運関連事業協会
常任相談役　長谷川　元
会　長　島　憲蔵
会長代行　矢吹郁雄
〒231-0023 横浜市中区山下町279番地 横浜港運会館2階
電話 045(201)2196　FAX 045(201)2197
E-MAIL:info@cx69.or.jp

TFS
トヨフジ海運株式会社
〒476-8522 愛知県東海市新宝町33番地3
TEL（052）603-6111㈹
https://www.toyofuji.co.jp

PORT OF TOKYO
世界に誇る「都市型総合港湾・東京港」を目指しています。
東京港埠頭株式会社
代表取締役社長　服部　浩
〒135−0064 東京都江東区青海二丁目4番24号
青海フロンティアビル10階
TEL（代表）03−3599−7303

総合物流企業
フジトランス コーポレーション
代表取締役社長　系井辰夫
〒455-0032 名古屋市港区入船一丁目7番41号
ＴＥＬ 052-653-3111
ＦＡＸ 052-652-7110

NFK **名古屋港埠頭株式会社**
代表取締役社長　鎌田裕司
（本　　社）〒455-0847 名古屋市港区空見町40
（港オフィス）〒455-0033 名古屋市港区港町1-11
電　話（052）398−1033
ＦＡＸ（052）398−1081

HÖEGH AUTOLINERS
HÖEGH AUTOLINERS
Head of Asia　Christian Hall（クリスチャン　ホール）
（本社）〒105-6318 東京都港区虎ノ門1−23−1
虎ノ門ヒルズ森タワー18階
電話:03-5501-9155 FAX:050-3156-3040
URL:www.hoeghautoliners.com

謹　賀　新　年

近海郵船株式会社
代表取締役社長　関　光太郎
本社　〒105-0012　東京都港区芝大門1-9-9
野村不動産芝大門ビル7階
電　話　03-5405-8300
ＦＡＸ　03-5405-8289

新日本近海汽船株式会社
代表取締役社長　山田雅彦
本社　〒651-0087 神戸市中央区御幸通6丁目1番12号
（三宮ビル東館７階）
Tel:(078) 231-5491　Fax:(078) 231-4393
店所　東京支店・宇部支店・九州営業所

株式会社 **大森廻漕店**
代表取締役社長　須藤明彦
京浜支店長　大野敏男
〒108-0075 東京都港区港南2丁目13番34号 NSS-Ⅱビル9階
電　話（03）5781−3675

ADD SYSTEM **ヨカセ株式会社**
代表取締役社長　大宮司典夫
本　社　〒105-0004 東京都港区新橋１丁目10番９号
電　話０３（３５７１）９８１６
ＦＡＸ０３（３５７１）４１５４

旭商船株式会社
ケミカルタンカーのオーナー・オペレーション
（9,000D/W　4〜5隻　極東←→東南アジア）
代表取締役社長　手嶋洋平
〒107-0052 東京都港区赤坂2-12-18 いちご溜池ビル
電　話：(03) 6277−6621
ＦＡＸ：(03) 5545−4306

株式会社 **協伸商会**
会　長　桂　俊三
〒100-0011 東京都千代田区内幸町1-3-3
電話（03）3502-6681㈹

日伸海運株式会社
代表取締役社長　藤井彌生
〒103-0027 東京都中央区日本橋１丁目４番１号
電　話（03）5204−１２１１㈹

SKOUS **株式会社 イコーズ**
代表取締役社長　畝河内毅
〒745-0034 山口県周南市御幸通二丁目12番地
TEL.0834−27−6544　FAX.0834−27−6545

静岡県海事広報協会
会　長　西尾忠久
〒424-0942 静岡市清水区入船町11の１（鈴与株式会社内）
電　話　０５０−９００２−６６３１
ＦＡＸ　０５４−３５２−３６５５

株式会社 **ボルテック**
代表取締役社長　岡崎一正
本　　社　〒220-0073 横浜市西区岡野2-8-13
TEL 045-290-6085
FAX 045-290-3317
URL：https://www.boltech.co.jp

内航海運業　船員派遣業　船舶管理業
内外航代理店業　通関業　警戒船・補油立会業
鶴見サンマリングループ
ＴＳマリン株式会社
代表取締役社長　肥田達彦
〒230-0062 横浜市鶴見区豊岡町3番15号 TSマリンビル
TEL 045-574-4666　FAX 045-574-4667

港湾労災防止協会
横浜支部
支部長　坂田　薫
〒231-0811 横浜市中区本牧ふ頭1番地
ＴＥＬ　045（622）5289
ＦＡＸ　045（621）5992

謹　賀　新　年

川崎近海汽船株式會社

代表取締役社長　久下　豊

本　社　〒100-0013　東京都千代田区霞が関3丁目2番1号
電 話（03）3592-5800

三和交易株式会社

代表取締役　小口淳司

〒103-0027　東京都中央区日本橋1-2-10東洋ビル
電話（03）3271ー5710㈹

鶴見サンマリン株式会社

取締役社長　宍倉俊人

〒105-0003　東京都港区西新橋１－２－９
電 話(03) 3591－1131(代)
ＦＡＸ(03) 3591－1877
https://www.trsm.co.jp/

くみあい船舶株式会社

代表取締役社長　向江信孝

東京本社　〒100-0013 東京都千代田区霞が関3-2-1
霞が関コモンゲート西館37階
電　話（03）6744-7530

八馬汽船株式会社

代表取締役社長　酒井隆司

本　　社　神戸市中央区京町７４番地
〒650-0034　電　話　078（334）3910
東京事務所　東京都千代田区神田小川町一丁目3番地1
〒101-0052　電　話　03（6772）7310

株式会社栗之浦ドック

代表取締役社長　成瀬倉祥

〒796-8008　愛媛県八幡浜市栗野浦365
電話　(0894) 22ー5100（代表）
ＦＡＸ　(0894) 22ー1166
E-mail:k.dock@basil.ocn.ne.jp
淡路工場
〒656-0543　兵庫県南あわじ市阿万塩屋町字戎谷2606番1
電話　(0799) 52ー 1111
ＦＡＸ　(0799) 52ー 3566

伊勢湾海運株式会社

代表取締役社長　髙見昌伸

〒455-0032　名古屋市港区入船一丁目７番40号
TEL（052）661ー5181(代表)
FAX（052）661ー6121
URL　https://www.isewan.co.jp/

栗林物流システム株式会社

取締役社長　栗林宏吉

〒100-0004　東京都千代田区大手町2ー2ー1
新大手町3階
電　話（03）5203ー7951
ＦＡＸ（03）5203ー2382

東京国際埠頭株式会社

一般港湾運送事業・通関業・倉庫業

代表取締役会長　中山正男
代表取締役社長　森　達郎

本　　社　東京都港区海岸3丁目30番1号
☎03（3452）4411（大代表）
営　業　部　☎03（3572）6932（代表）
横浜支店　☎045（441）8121（代表）
東京支店　☎03（3520）2251（代表）
海運支店　☎045（621）6601
川崎支店　☎044（276）1141

TSC
Teranishi Shipping Corporation
寺西海運株式会社

代表取締役　寺　西　　孝

東京都千代田区神田司町２丁目４番地２
神田アーバンビルディング６階（〒101-0048）
TEL: 03ー5209ー2521　FAX: 03ー5209ー2522

宮崎産業海運株式会社

代表取締役社長　宮崎昇一郎

〒879-2442　大分県津久見市港町1番15号
電　話（0972）82-3131
ＦＡＸ（0972）82-9497
営業所：北九州

株式会社東洋信号通信社

代表取締役社長　小島信吾

〒230-0054　横浜市鶴見区大黒ふ頭22番
横浜港流通センター8階
電　話　045（510）2349
ＦＡＸ　045（510）2055
URL : http://www.toyoshingo.co.jp/

謹　賀　新　年

清水港利用促進協会

会　長　山田英夫

〒424-0821　静岡市清水区相生町6番17号
（静岡商工会議所 清水事務所内）
TEL（054）353－3403
FAX（054）352－0405

TSLタンカー株式会社

船舶傭船及び船舶売買に関する仲介業

代表取締役　近藤哲也

〒105-0001　東京都港区虎ノ門３丁目７番14号
AMビル４階
電　話（03)ー3438ー2441/4779/4889
ＦＡＸ（03)ー3438ー1480
E-Mail　brokers@tsltanker.co.jp

川畑海運株式会社

代表取締役社長　上地安芸輝

〒104-0031　東京都中央区京橋3-14-6　斎藤ビル７F
電　話（03）3563-1921　ＦＡＸ（03）3563-1985
E-mail:kochi@kawahatamarine.co.jp
URL:http://www.kawahatamarine.co.jp

株式会社サンオーシャン

港湾運送業・倉庫業・通関業・
外航海運業・内航海運業

代表取締役社長　高林伸行

〒552-0021　大阪市港区築港3丁目6番1号
電　話（06）6572-6051(代)
URL　http://www.sunocean.co.jp/

旭海運株式会社

代表取締役社長　根元　　聡

〒105-0013　東京都港区浜松町1丁目30番5号
浜松町スクエア　2階
電　話（03）3436-8521

商船三井フェリー株式会社

代表取締役社長　尾本直俊

〒101-0021　東京都千代田区外神田1ー18ー13
秋葉原ダイビル11階
TEL. 03ー6866ー7301　FAX. 03ー6866ー7371
http://www.sunflower.co.jp

四宮タンカー株式会社

代表取締役会長　四宮　　斉
取締役社長　四宮新二

〒774-0021　徳島県阿南市津乃峰町長浜440ー3
ＴＥＬ（0884）28ー0300～1
ＦＡＸ（0884）27ー1993
E-mail : sinomiya@lily.ocn.ne.jp
URL : http://shinomiya-tanker.com

ClassNK ISO 9001 ISO 14001

ケイラインローローバルクシップマネージメント株式会社

代表取締役社長　門野英二

〒650-0024 神戸市中央区海岸通二丁目２番３号
電　話（078）334-9700

Santoku Shipping Group (C.E.O)

三徳船舶株式会社
三徳海運株式会社

代表取締役社長　多賀征志

〒552ー0003　大阪市港区磯路3丁目26番9号
（三徳船舶ビル8階）
電　話（06）6574ー1222㈹
ＦＡＸ（06）6576ー2600

東興海運株式会社

TOKO LINE

代表取締役社長　井髙建介

本　　社　〒650-0037　兵庫県神戸市中央区明石町32 明海ビル
電話 078-331-1511
東京事務所　〒103-0022　東京都中央区日本橋室町1ー8ー10 東興ビル
電話 03-3281-6661

https://www.tokoline.co.jp　The Name to Trust

村上秀造船株式会社

代表取締役社長　村上英治

本社　愛媛県今治市伯方町木浦甲4641ー2
電　話（0897）72ー0070（代）
ＦＡＸ（0897）72ー0484
http://www.murahide.com

MITSUBISHI CHEMICAL GROUP

三菱ケミカル物流株式会社

代表取締役社長　横山一郎

〒105-0012　東京都港区芝大門1丁目1番30号（芝NBFタワー）
TEL 03ー5408ー4800　FAX 03ー5408ー4558
http://www.mclc.co.jp/

謹　賀　新　年

環境と安全を大切にする
内航海運業　総合建設業
吉浦海運株式会社
代表取締役会長　吉浦久行
代表取締役社長　吉浦智之
本社　〒803-0823 北九州市小倉北区菜園場2-6-10
TEL　093－571－3650
FAX　093－571－3680

曳船業・船舶代理店業
内海曳船株式會社
取締役社長　安本　浩之
本　社　〒650-0024 神戸市中央区海岸通1丁目1番1号(神戸メリケンビル)
神戸営業部　電　話　078－331－9666　FAX 078－331－9680
営業部・業務部　〒105-0003 東京都港区西新橋2丁目2番2号(澤ビル)
事業所・出張所　水島・広島・堺・尾道・徳山・防府・宇部・松山・小松島・大分
http://www.naikaitug.co.jp/

三洋海運株式会社
代表取締役社長　三木孝幸
〒100-0005 東京都千代田区丸の内3－3－1
電　話　(03)　6250－6231
ＦＡＸ　(03)　6250－6230

FUKUJU
福寿船舶株式会社
代表取締役社長　奥村恭史
本　　社　〒424－0822 静岡市清水区旭町5番9号
TEL 054－352－5126　FAX 054－352－5223
名古屋営業所　〒477－0031 愛知県東海市大田町郷中187
TEL 0562－33－8561　FAX 0562－33－8571
E-mail:shipping@fukuju-ship.co.jp

曳船業・船舶代理店業
東港サービス株式会社
代表取締役社長　田宮正康
〒108-0022 東京都港区海岸３－２５－７
電　話０３（３４５６）２０００
ＦＡＸ０３（３４５３）８８５５

イースタン・カーライナー株式会社
代表取締役社長　長手　繁
〒140-0002 東京都品川区東品川２丁目５番８号
電　話 (03) 5769－7611

～船舶管理業務・船員配乗業務～
美須賀海運株式会社
ISO9001・14001認証取得
【四　国】　〒799-0422 愛媛県四国中央市中之庄町1692番地2
TEL 0896－28－1720　FAX 0896－28－1715
【東　京】　〒102-0071 東京都千代田区富士見2－2－5
TEL 03－3261－6725　FAX 03－3261－6699
●海外営業拠点
【マニラ】　MISUGA KAIUN PHILIPPINES, INC.
【ロッテルダム】　MISUGA KAIUN HOLLAND B.V.
https://www.misuga-kaiun.co.jp/

中京海運株式会社
代表取締役社長　坂野勝彦
〒460-0008 名古屋市中区栄一丁目２番46号
電　話　052（201）7776

曳船業
株式会社新日本海洋社
代表取締役社長　加藤　毅
本　店　〒220-0012 横浜市西区みなとみらい3-6-1
みなとみらいセンタービル19階
TEL 045-212-4050

株式会社ヤマタネ
代表取締役社長　山﨑元裕
〒135-8501 東京都江東区越中島1-2-21
電　話 03（3820）1111
https://www.yamatane.co.jp

海陸空一貫総合輸送
株式会社辰巳商會
代表取締役社長　西　豊樹
本社〒552-0021 大阪市港区築港４丁目１番１号
電　話（06）6576－1821

門司港運株式会社
代表取締役社長　野畑昭彦
北九州市門司区西海岸1丁目1番11号
電　話 093（321）3261(代)
ＦＡＸ 093（321）0669
URL　https://www.mojikoun.co.jp

謹　賀　新　年

興洋海運株式会社
取締役社長　関口不二夫
〒106-0032 東京都港区六本木三丁目1番17号 第2ABビル2階
TEL.（03）3224－2600（代表）
URL　https://www.koyotky.co.jp/

OOC 株式会社オフショア・オペレーション
代表取締役社長　井上和男
東京都台東区東上野２丁目１番13号
TEL 03-3847-7551
https://www.oocltd.com/

N&Nホールディングス㈱グループ
日本国際輸送株式会社
代表取締役社長　海野政裕
本社　〒231-0023 横浜市中区山下町1番地 シルクセンター M2F
電　話 045（212）5361　FAX 045（212）5363

山友汽船株式会社
代表取締役社長　望月正信
〒650-0015 神戸市中央区多聞通2丁目1番1号
TEL（078）371－5505　FAX（078）371－5520
E-mail:info@sanyukisen.co.jp

B&S ENTERPRISE
株式会社ビーアンドエス・エンタープライス
TEL（078）361－6971　FAX（078）361－6972
E-mail:info@bands-k.com

名港海運株式会社
代表取締役社長　髙橋　広
本　社　〒455-8650 名古屋市港区入船二丁目４番６号
電　話　(052) 661－8111
ＦＡＸ　(052) 652－1680

ショクユタンカー株式会社
代表取締役社長　外山尚人
〒104-0031 東京都中央区京橋2－14－1(兼松ビルディング7F)
TEL (03)5579-5092　FAX (03)3561-6101

株式会社　関西ライン
代表取締役社長　岡田高明
〒104-0033　東京都中央区新川1丁目16番14号
電話（03）5542－0661(代)

由良船舶株式会社
取締役社長　寺岡洋一
本社　〒455-0037 名古屋市港区名港2-5-6
電　話（052）661-2753
ＦＡＸ（052）661-2759

TOPY トピー海運株式会社
代表取締役社長　志村　誠
〒441-8075　豊橋市神野ふ頭町３－15
TEL（0532）32－5115
FAX（0532）32－5347

旭タンカー株式会社
代表取締役社長　春山茂一
〒100-0011 東京都千代田区内幸町１－２－２
電　話（03）3508－1631

日本ノベンコ株式会社
NOVENCO
代表取締役社長　谷口哲也
本　　社　〒650-0024 神戸市中央区海岸通5番地(商船三井ビル)
TEL（078）334-2991　FAX（078）334-2993
novenco@novenco.jp
長崎支店　〒850-0035 長崎市元船町2-8(元船さくらビル)
TEL（095）824-5241　FAX（095）824-5242
HP　https://www.novenco.jp

正栄汽船株式会社
代表取締役社長　檜垣幸人
〒799-2111 今治市小浦町１丁目４番52号
電　話（0898）41－9908(代)

謹　賀　新　年

ジャパンシッピングサービス株式会社

代表取締役　武 田 吉 史

〒105-0004　東京都港区新橋一丁目1番1号
日比谷ビルディング2階
Tel：03-3580-7733㈹　Fax：03-3580-7737
E-mail：infoj@jship.co.jp　URL：https://www.jship.co.jp/

内航コンテナ輸送のパイオニア

井本商運株式会社

代表取締役社長　井 本 隆 之

本　社　〒650-0035　神戸市中央区浪花町59番地
（神戸朝日ビルディング）
電　話（078）322-1600（代）　ＦＡＸ（078）322-1620

船員派遣事業　許可第42号　労働者派遣事業　許可 派01-300978

株式会社くしろ船舶

代表取締役　細 野 勝 睦

〒084-0929　北海道釧路市中鶴野18番11号
電　話（0154）55－5377
ＦＡＸ（0154）55－5200
ﾎｰﾑﾍﾟｰｼﾞ　http://kushiro-senpaku.main.jp/

イイノマリンサービス株式会社

代表取締役社長　荒 木 俊 雄

〒100-0011　東京都千代田区内幸町二丁目1番1号
飯野ビルディング
電　話　03－6273－3317
ＦＡＸ　03－6273－3278
http://www.iino.co.jp/ims/index_jp.html

横浜油槽船株式会社

代表取締役社長　加 藤 光 雄

ISM VERIFIED 99

〒108-0074　東京都港区高輪2丁目15番8号
（グレイスビル泉岳寺前）
ＴＥＬ　03－3447－6681
ＦＡＸ　03－3447－6682

玉井商船株式会社

代表取締役社長　佐 野 展 雄

〒108-0023 東京都港区芝浦三丁目2番16号
A-PLACE田町イースト5F
電話（03）5439－0260　FAX（03）5439－0270
URL:http://www.tamaiship.co.jp

東京汽船株式会社

取締役社長　齊 藤 宏 之

〒231-0023 横浜市中区山下町２番地 産業貿易センタービル
電　話（045）671-7711
ＦＡＸ（045）671-7737

マリン・サービス・プロバイダー

富士貿易株式会社

代表取締役社長　深 田　雄

本　社：　〒231-0801 横浜市中区新山下3丁目9番3号
電話　045－622－2686
支店・海外事務所：
神戸, 東京, 門司, ロンドン, ロッテルダム, ミラノ, ピレウス, カタール, ドバイ, オマーン, シンガポール, マニラ, 香港, 上海, 釜山, ヒューストン, リオデジャネイロ

日本マリン株式会社

代表取締役社長　岩 﨑 一 郎

〒105-0004　東京都港区新橋5-22-10（松岡田村町ビル）
電　話(03）5402－7270
ＦＡＸ(03）5402－7280

三協輸送株式会社

代表取締役社長　坂本千代晴

〒104-0031　東京都中央区京橋1－5－12
マルヒロ京橋ビル
電　話（03）5299-5260
ＦＡＸ（03）5299-5261

海上土木工事・内航運送業・船舶売買仲介業

株式会社 関西港湾工業

代表取締役　吉 田 英 樹

〒554-0013 大阪市此花区梅香3丁目28番9号
TEL(06)6462-7891

港湾荷役事業・船内荷役事業

相東運輸株式会社

本　　社　東京都江東区東雲１丁目10番18号
TEL 03(3533)5142(代) FAX 03(3533)3429
営 業 所　芝浦・青海・船橋・千葉

謹　賀　新　年

田渕海運株式会社

取締役社長　田 渕 訓 生

〒542-0081 大阪市中央区南船場2丁目3番11号
田渕南船場ビル
電　話　06-6265-3866（代表）
ＦＡＸ　06-6265-3872
URL　https://www.tabuchi-kaiun.co.jp/

栗林商船株式会社

代表取締役社長　栗 林 宏 吉

〒100-0004 東京都千代田区大手町二丁目2番1号
新大手町ビル3階
TEL:03－5203－7981　FAX:03－5203－2331

TUG　通船、代理店、倉庫
船用品積込、通関

田中海運株式会社

代表取締役　田 中 秀 昭

本　社　〒640－8287
和歌山市築港３丁目２番地　営業所　和歌山県下全域
TEL（073）433-3456　FAX　433-3463
www.tanaka-shipping.co.jp
E-Mail:masuei-maru@tanaka-shipping.co.jp

輸出・輸入・国内物流
国際物流のコーディネーター

清和海運株式会社

代表取締役会長　宮　崎　總一郎
代表取締役社長　宮　崎　祐　一

本　社　〒422-8061 静岡市駿河区森下町1-35 静岡MYタワー3階
TEL（054）288-2741　FAX（054）288-2780
http://www.seiwa-kaiun.co.jp

三久海運株式会社（商事部・運輸部）

代表取締役　玉 井 崇 裕

サンキュウ・リマテック株式会社

代表取締役　岡 村 実 成

〒660-0844　尼崎市東浜町5番地
商　　事　部（06）6413-0391
運　　輸　部（06）6413-1093
リ マ テ ッ ク（06）6413-8500
共 通 ＦＡＸ（06）6413-3768
ISO14001認証

三貴海運株式会社

代表取締役　長 嶋 弘 幸

〒102-0072　東京都千代田区飯田橋4-10-1
セントラルプラザ1001号室
Ｔｅｌ　03－5225－6607
ＦＡＸ　03－5225－6609
E-mail:drybulk@sankikaiun.jp

貨物運送取扱事業

アルファイトウ　カンパニーリミテッド

代表取締役　伊 藤 允 孝

〒530-0001　大阪市北区梅田1丁目１番地３-500
大阪駅前第３ビル５階10号
電話　06－6341－4631　FAX　06－6341－4613
E-mail：maritime@alphaitoh.jp

㈱シップス トウエンティワン

酒 井 耕 平 ・ 鈴 井　進

〒105-0001　東京都港区虎ノ門5-4-10
電　話（03）3438-2351

株式会社 近藤海事

代表取締役社長　上 川 孝 一

本　　社　北九州市若松区北湊町3番24号
TEL 093-761-1111　FAX 093-761-1001
ＨＰ http://www.konsal.co.jp/
東京支店　東京都千代田区岩本町二丁目11番3号
KATOビル7F
TEL 03-3865-1130　FAX 03-3865-1131

日徳汽船株式会社
NICHITOKUKISEN

代表取締役　日 浦 公 徳

〒732-0052 広島県広島市東区光町1丁目12番20号
もみじ広島光町ビル4階
TEL(082)568-1788　FAX(082)568-6350

安芸海運株式会社

代表取締役社長　関 田 拓 生

本　社　〒530-0001　大阪市北区梅田1丁目1番3－1600
（大阪駅前第3ビル16階）
電話　06（6344）2068㈹
FAX　06（6344）2104
東　京　〒105-0004　東京都港区新橋3丁目7番3号
営業所　電話　03（3519）5234

昭和日タン株式会社

代表取締役社長　筒 井 健 司

〒100-0005　東京都千代田区丸の内三丁目4番2号
新日石ビルヂング3階
電話（03）6268－0391　FAX（03）5223－2065
URL　https://www.showa-nittan.co.jp

謹　賀　新　年

㈱フェアフィールド ジャパン
代表取締役社長　吉 居 正 男

〒100-0013東京都千代田区霞が関3丁目3番地2号
新霞が関ビル18階
TEL.(03)6550-8902 FAX.(03)6550-8904
E-mail:gad@fairfieldjapan.com

ナラサキスタックス株式会社
代表取締役社長　須 藤 哲 也

本　社　〒053-8522 苫小牧市元中野町２－13－24
TEL　0144（35）2222
運航部　〒104-0042 東京都中央区入船３－３－８
(ヒューリック築地イーストビル5階)
TEL　03（3555）1214

東慶海運株式会社
代表取締役相談役　長谷部安俊
代表取締役会長　長谷部圭治
代表取締役社長　長谷部哲也

〒799-2115 愛媛県今治市中堀4丁目219-1
電話 0898-41-6611　FAX 0898-41-6053
E-mail　tokeikaiun@tokekai.co.jp
ＵＲＬ　http://www.tokeikaiun.com

通関業、港湾荷役事業、海運代理店事業
倉庫業（一般品、保税品）、一般貨物自動車運送業

伊予商運株式会社
代表取締役　中 村　仁

〒791-3131　愛媛県伊予郡松前町大字北川原字塩屋西1126番地7
TEL 089-985-1381　FAX 089-985-0038
https://www.ichimiya.co.jp/iyosho

幸信商運株式會社
代表取締役社長　宮 越　勉

〒103-0013 東京都中央区日本橋人形町3丁目5番4号
オーキッドプレイス人形町三丁目3階
TEL（03）5651－7546 FAX（03）6696－3387
http://www.koshin-sho.co.jp

NSユナイテッド内航海運株式会社
代表取締役社長　福 田 和 志

本　社　〒100-0004 東京都千代田区大手町1-5-1
大手町ファーストスクエアウエストタワー22F
電　話　(03)6895-6500　FAX　(03)6895-6555
営業所　室蘭／君津／大阪／北九州／西日本／大分
ＵＲＬ　https://www.nsu-naiko.co.jp/

早駒運輸株式会社
代表取締役社長　渡 辺 真 二

〒650-0042　神戸市中央区波止場町５番４号
(中突堤中央ビル3F)
電 話（078）321－0151

山根海運株式会社
代表取締役社長　新 井　努

本　社　〒103-0021 東京都中央区日本橋本石町3-3-5
（三友常盤橋ビル７階）
電話（03）6214-3951(代)
大　阪　〒541-0041 大阪府大阪市中央区北浜3-1-20
事務所　（児島ビル５階）
電話（06）6202-4931(代)

栗林運輸株式会社
代表取締役社長　栗 林 宏 吉

〒108-8448 東京都港区海岸３－22－34
電 話（03）3452－6111
ＦＡＸ（03）3452－6123

新田汽船株式会社
代表取締役　青 山　彰

〒650-0024 神戸市中央区海岸通４番地 新明海ビル
電話（078）331-2995

大新土木株式会社
大新グループ
代表取締役　新 田　清 剛

〒103-0013　東京都中央区日本橋人形町3丁目3番13号
電 話（03）3669－2031（代）

大同商運株式会社
〒103-0025 東京都中央区日本橋茅場町1－7－5
日経茅場町第二別館
電話（03）3664-1921

謹　賀　新　年

オーシャン東九フェリー
オーシャントランス株式会社
代表取締役社長　髙松勝三郎

〒104－0045　東京都中央区築地三丁目11番6号
築地スクエアビル4階
電　話（03）5148－0109
ＦＡＸ（03）5148－0129

一般港湾運送業・通関業・海運代理店業・倉庫業
一般貨物自動車運送業・一種貨物利用運送事業(外航・内航・自動車)
京濱港運株式会社
KEIHIN KOUN CO., LTD.
代表取締役社長　菅 井　重 隆

本　社　〒221－0036横浜市神奈川区千若町2－1－50
TEL 045－451－1911　FAX 045－451－0847
http://www.keihinkoun.com

■ISM（国際安全管理）コード取得■
ＮＸ海運株式会社
(旧：日本海運㈱)
代表取締役社長　森 下　武

〒101-0024　東京都千代田区神田和泉町2番地
（ＮＸグループビル4階）
TEL 03-5829-1005　FAX 03-5829-3035
URL　https://www.nipponkaiun.com/

大阪機船株式会社
代表取締役　目 良 満 一

〒551-0013　大阪市大正区小林西1丁目25番13号
電　話（06）6552－0552（代表）
ＦＡＸ（06）6551－3547

五洋海運株式会社
代表取締役会長　伊 藤　正
代表取締役社長　安 藤 幹 雄

〒455-0032　名古屋市港区入船一丁目７番40号
電　話　052（651）５１７１㈹
ＦＡＸ　052（651）５１８７

藤木企業株式会社
代表取締役会長　藤 木 幸 夫
代表取締役社長　藤 木 幸 太

本　社　〒231-0003 横浜市中区北仲通２－14
TEL（045)211－1531㈹
http://www.fujikigroup.com/

名古屋船舶株式会社
代表取締役社長　平 松 保 長

〒455-0032　名古屋市港区入船２丁目４番６号
TEL：〈052〉652－6611
FAX：〈052〉661－5751

エスオーシー物流株式会社
社　長　橋 本 康 太 郎

〒101-0062　東京都千代田区神田駿河台三丁目4番地
(龍名館本店ビル10階)
電　話（03）5298-2311
ＦＡＸ（03）5298-2320

曳船業・船舶代理店業
芝浦通船株式会社
代表取締役社長　鈴 木 孝 行

〒108-0022　東京都港区海岸3丁目1番3号
電　話　03（3455）２１６１
ＦＡＸ　03（3455）２１６４

信頼と実績　　創立 明治37年
船舶売買仲介・内航貸渡業
香山海運株式会社
代表取締役　香 山 晴 彦

〒552-0007　大阪市港区弁天４丁目15－14
電話（06）6573－2201　FAX（06）6574－7105

神戸船舶株式会社
代表取締役　原 田　正

〒650-0021　神戸市中央区三宮町３－１－３
電　話（078）391－0101㈹

矢吹海運株式会社
代表取締役社長　矢吹欣一郎

〒108-0023 東京都港区芝浦２－17－４
電話（０３）３４５３－１３７１

謹　賀　新　年

創業、明治25年

株式会社 栗林商会

代表取締役社長　栗林和徳

本　社　〒051-0023　室蘭市入江町1番地19
TEL:（0143）24-7022　FAX:（0143）24-4193
URL:http://www.kurinet.co.jp/

協和海運株式会社

代表取締役社長　髙松裕満

〒105-0004　東京都港区新橋１丁目１番1号
日比谷ビルディング４階
電　話（03）5510-1991㈹
ＦＡＸ（03）5510-2002

アスト株式会社

代表取締役社長　石橋　明

本社　〒550-0014　大阪市西区北堀江4丁目17番23号
電　話（06）6538-2781
ＦＡＸ（06）6534-0536
http://www.ast-inc.jp/

東進エージェンシー株式会社

代表取締役社長　呉　融　煥

本　社　東京都港区芝大門1-3-4　電話:（03）6778-1801
〒105-0012　ラウンドクロス芝大門　FAX:（03）6778-1821
大阪支店　大阪市中央区南本町3-6-6　電話:（06）6120-2100
〒541-0054　船場エコービル　FAX:（06）6120-2098
https://dongjinagency.jp

物流のトータルプランナー　チッコー

株式会社 築港

代表取締役社長　瀬戸口　仁三郎

本　社　〒650-0024 神戸市中央区海岸通３番地(シップ神戸海岸ビル)
電　話（078）391－６６８０㈹
ＦＡＸ（078）391－６６７４

泉海陸作業株式会社

代表取締役社長　髙木延康

本　社　〒104-0052 東京都中央区月島４丁目18番１号
電　話 03（3531）1141(代表)
ＦＡＸ 03（3531）1147

Kobe Shipping Group
神戸シッピンググループ

代表取締役
田鍋孝明

神戸シップマネージメント株式会社

〒657-0835 神戸市灘区灘北通10丁目1番8号　Tel. 078－861－7286
http://www.kobeshipping.com/　Fax. 078－861－7208

株式会社 武丸海運

代表取締役　吉嶺武強

〒551-0013 本　社　大阪市大正区小林西２丁目５番８号
電　話　06（6552）6281(代)
ＦＡＸ　06（6552）6288

繋離船作業・通船・海上防災・警戒船

東京シップサービス株式会社

代表取締役社長　清水　浩

〒108－0022 東京都港区海岸３丁目１番３号
（代　表）TEL 03－3455－2121　FAX 03－3455－2167
（業務課）TEL 03－3455－1461　FAX 03－3455－2176

冷凍コンテナ保守管理
海上用冷凍機メーカー
キャリアトランジコールド（アメリカ）
サーモ・キング（アメリカ）各社・認可
スター・クール（デンマーク）代　理　店
ダ　イ　キ　ン（日　本）

株式会社リーファーサービス

代表取締役　八和田歳明

〒231-0813 横浜市中区かもめ町４番地
電　話　045(622)2043㈹
ＦＡＸ　045(622)2035
ＵＲＬ　http://www.reefer.jp

横浜港メガターミナル株式会社

代表取締役会長　藤木幸夫
代表取締役社長　藤木幸三

〒231-0811 横浜市中区本牧ふ頭1－198
本牧ふ頭BCコンテナターミナル
電　話　045（623）4500
ＦＡＸ　045（623）4508

SHIMIZU *FOREIGN ACCESS ZONE*

清水港振興株式会社

代表取締役社長　髙橋明彦

〒424-0206 静岡市清水区興津清見寺町1375番地の16
電　話（054）369－6666
ＦＡＸ（054）369－5300

謹　賀　新　年

協同商船株式会社

代表取締役社長　福田正海

〒167-0051　東京都杉並区荻窪五丁目26番13号
（Daiwa荻窪ビル701）
電話（03）5397-7261(代)
FAX（03）5397-6170

MOL 商船三井グループ

株式会社 MOLシップテック

ONE MILE AHEAD

代表取締役社長　穴田祐二

〒105－8688
東京都港区虎ノ門２丁目１番１号
商船三井ビル
E-mail : mostinfo@molgroup.com
URL: https://www.molst.co.jp/

船舶管理・船員配乗のエキスパート

株式会社ユニバーサルマリン

会　　長　岡田　實
代表取締役社長　岡田京一郎

〒103-0012 東京都中央区日本橋堀留町1-7-11
八光ビル
電 話 03-3667-7444

大東通商株式会社

代表取締役社長　中部由郎

〒162-0066 東京都新宿区市谷台町６番３号
ＴＥＬ（03）5919-6106
ＦＡＸ（03）5919-6116

祝林タンカー株式会社

代表取締役社長　林　克基

〒750-0067 下関市大和町1丁目16番1号
電　話　083（267）8334
ＦＡＸ　083（267）8331

曳船業・海上防災事業

東京タグセンター

〒108-0022 東京都港区海岸３丁目29番１号
東京都港湾局芝浦内貿２号上屋
電　話　営業部　03（3455）7251
業務部　03（3451）1761
ＦＡＸ　03（3455）7254

船舶塗装・船舶荷役装置・海運

株式会社ナカタ・マックコーポレーション

URL：http://www.nakata-mac.co.jp/

本　社 〒722-0012 広島県尾道市潮見町6-11
Tel：0848-20-1200　Fax：0848-20-1201
東京支社 〒105-0001 東京都港区虎ノ門一丁目13-3
虎ノ門東洋共同ビル８階
Tel：03-5510-8111　Fax：03-5510-8112

大日インベスト株式会社

代表取締役　石坂公孝

〒650-0037 神戸市中央区明石町18番地
（大日明石町ビル９階）
電　話（078）321－2301

全日本ワッチマン業協会関東支部

支部長　粟竹俊幸

〒231-0023 横浜市中区山下町279（横浜港運会館）
電　話　045－664－3397

オールジャパンサービス株式会社　ジャパントータルサービス株式会社
関東警備株式会社　内外サービス株式会社
大洋港企株式会社　日本警備株式会社
株式会社大日警横浜支店　株式会社リスコム

公益財団法人

マラッカ海峡協議会

会　長　池田潤一郎

〒105-0001 東京都港区虎ノ門1－12－1
（虎ノ門第一法規ビル）
電　話　03（3504）0548
ＦＡＸ　03（3504）0540

大型船、小型船、作業船、
湾岸荷役設備等、解体します
（スクラップ高価買受）



株式会社 宮地サルベージ

〒764-0021 香川県仲多度郡多度津町堀江五丁目７番地
TEL 0877-32-4151 / FAX 0877-32-4152
http://www.miyajisal.co.jp/

海祥海運株式会社

代表取締役社長　石﨑青次

〒105-0004 東京都港区新橋6－16－10
（御成門BNビル8階）
TEL: (03)5776-1750　FAX: (03)5776-1752

謹　賀　新　年

千葉港運協会

会　　長　宮本　和也
副会長　榎本　裕義
副会長　久木原　剛
副会長　小島　生年

〒260-0024 千葉市中央区中央港１丁目10番10号
電　話 043（248）1151

愛媛内航海運組合連合会

会　　長　井下光一
副会長　瀬野和博
副会長　山本宗宏
副会長　荒川　覚

〒790-0022 松山市永代町13番地（松山第2電気ビル3階）
TEL　089－943－6630　　FAX　089－941－5276

大阪港運協会

会長　溝江輝美

〒552-0021　大阪市港区築港４丁目９番６号
タラッサビル５Ｆ
電　話　06（6572）4601

清水港運協会

会長　西尾忠久

〒424-0942 静岡市清水区入船町11－１
（鈴与株式会社内）
電　話　050（9002）6631
ＦＡＸ　054（352）3655

■センポスの宿・健康診断■

一般財団法人 船員保険会

会　　長　霜鳥一彦

〒150-0002 東京都渋谷区渋谷１－５－６
ＳＥＭＰＯＳビル６・７階
電話 03(3407)6061 FAX 03(3407)6597
URL https://www.sempos.or.jp

公益社団法人 神奈川港湾教育訓練協会

会　　長　藁木幸吉

〒231-0811 横浜市中区本牧ふ頭１
電　話（045）621－5991
ＦＡＸ（045）621－5992

横浜港湾荷役協会

会　　長　飯泉勝也
会長代行　藤木幸吉

〒231-0023 横浜市中区山下町279（横浜港運会館）
電話　045（671）5551

九州地方海運組合連合会

会　　長　宗田銀也　　副会長　大坪武士
副会長　中村逸実　　副会長　濱野善正
副会長　坂田英雄　　副会長　木許直樹

〒812-0013 福岡市博多区博多駅東２丁目10番13号
（芙蓉ビル３階）
電　話（092）483－6785　ＦＡＸ（092）483－6787

岡山県西部海事振興会

会　　長　酒井忠之

〒712-8056 倉敷市水島福崎町2-15
電　話 086-444-7750

横浜検数検定部会

部会長　一般社団法人全日検横浜支部 執行役員支部長　石井卓也
副部会長　一般社団法人日本貨物検数協会横浜支部 理事支部長　楠田良治
常任理事　株式会社シンケン 京浜支社長　岡元敏弘
常任理事　一般社団法人日本海事検定協会横浜第二事業所 事業所長　森本辰也
常任理事　一般財団法人新日本検定協会 横浜事業所長　藤井敏

〔事務局〕〒230-0054 横浜市鶴見区大黒ふ頭15番地（全日検内）
TEL　045（503）7930

公益社団法人 神戸海難防止研究会

会　　長　大泉　勝
副会長　石田廣史
副会長　望月　誠
副会長　徳田健二
専務理事　奥原徳男

〒650-0024 神戸市中央区海岸通５（商船三井ビル）
TEL 078-332-2035　FAX 078-332-2037

一般社団法人 日本港湾タグ事業協会

会　　長　阿部昭一
副会長　笹井　徹
専務理事　齋藤重信
常務理事　渡邉真二

〒231-0023　横浜市中区山下町１番地シルクセンター
電　話　045（641）3552㈹

謹　賀　新　年

釧路港湾協会

会　　長　遠藤浩昭

〒084-0914 釧路市西港２丁目101番地４
（三ッ輪運輸株式会社内）
電　話 0154（54）3103

九州地方港運協会

会　　長　野畑昭彦　　副会長　野嶋正彦
副会長　岩﨑　純　　副会長　疋田智昭
副会長　鶴丸俊輔　　副会長　大西英二朗

〒801-0852 北九州市門司区港町２番15号
電話 093(321)7231 FAX 093(321)7234

兵庫県港運協会

会長　久保昌三

〒657-0854
神戸市灘区摩耶埠頭（摩耶業務センター5階）
電　話　０７８－８０２－１８４０

川崎港運協会

会　　長　西　修一　　会長代行　三田　久
副会長　泉　直樹　　副会長　奥村豊彦
副会長　鈴木康司　　副会長　各務　毅
副会長　木村　豊　　常務理事　奈雲義典

〒210-0869 川崎市川崎区東扇島38－1
電　話　044－287－6092

一般財団法人 全日本海員福祉センター

理事長　鈴木順三

〒106-0032
東京都港区六本木７丁目15番12号　JSSビル3階
TEL　03－3475－5391　FAX　03－3475－5892
URL:http://www.jss01.jp　Mail:jss0511@jss01.jp

港湾労災防止協会 川崎支部

支部長　三田　久
副支部長　泉　直樹
副支部長　長坂圭司
事務局主管者　山村芳栄

〒210-0869 川崎市川崎区東扇島38－1
電　話　044（287）6092

JTBA 日本貿易実務検定協会®

理事長　片山立志

〒163-0825
東京都新宿区西新宿2－4－1 新宿NSビル25階
㈱マウンハーフジャパン内
TEL. 03－6279－4730　FAX. 03－6279－4190
https://www.boujitsu.com　info@boujitsu.com

KRC 川崎港運関連事業協同組合

代表理事　真中伴典
副理事長　中村眞治

事務局 〒210-0865　川崎市川崎区千鳥町7-1-505
電　話　044（299）3333
ＦＡＸ　044（276）1353

一般社団法人 東京港運協会

会　　長　鶴岡純一

〒108-0022 東京都港区海岸三丁目26番１号
バーク芝浦４階
TEL　03（5444）2151
FAX　03（5444）0866
https://www.tkkukk.or.jp

大阪沖縄定航会

会　　長　冨岡裕詞
副会長　武田将士
副会長　福永芳郎

事務局　〒552-0013 大阪市港区福崎2丁目5番29号
電　話（06）6576－4621

トラックは生活（くらし）と経済のライフライン

一般社団法人 兵庫県トラック協会

会　　長　原岡謙一

〒657-0043 神戸市灘区大石東町2丁目4番27号
電　話（078）882-5556
ＦＡＸ（078）882-5565

ALL NIPPON CHECKERS CORPORATION ANCC

政府公認検数・検量・検査機関
ISO9001認証取得

一般社団法人 全日検
代表理事会長　宇和村　忠

本　部　〒108-0022　東京都港区海岸三丁目１番８号
TEL 03(5765)2113　FAX 03(5440)3396
https://www.ancc.or.jp
支　部　東北・北海道・横浜・東京・名古屋・北陸・神戸・大阪・九州・中国
分析センター　神戸

謹　賀　新　年

千葉港港湾運送事業協同組合
理事長　榎本裕義
副理事長　片岡達也
副理事長　桑野賢一郎
〒260-0024　千葉市中央区中央港1丁目10番10号
千葉港港運会館内
電　話　043－241－6431
ＦＡＸ　043－241－5532

船舶業界に特化した翻訳会社です
YUZEN Translation LLC
Quality First with a Human Solution
代表　小澤香魚子／ジェフリー・イングランド
〒105-0004 東京都港区新橋5-26-8 新橋加藤ビル8階
Tel/Fax: 050-1407-1394（IP電話）
E-mail: contact@yuzentranslation.com
Homepage: www.yuzentranslation.com

京葉港港湾運送事業協同組合
理事長　小島生年
副理事長　小島　健
副理事長　辰巳和正
〒273-0016 船橋市潮見町32-3
電 話 047(435)2363～4

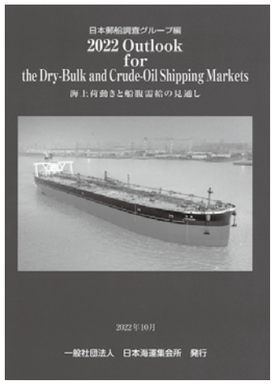
千葉エージェント会
会　長　大西秀典
副会長　篠崎尚史
副会長　片岡達也
事務局：〒260-0843　千葉市中央区末広3丁目1番20号
千葉海運産業㈱内
電　話　043（261）3361
ＦＡＸ　043（265）0087

since 1920
株式会社 横浜工作所
Yokohama Engineering Works, Ltd.
代表取締役社長
二宮一也
横浜市鶴見区生麦2丁目3－29　〒230-0052
電　話（045）503-5111
ＦＡＸ（045）503-5110
E-mail: office@yew.co.jp
https://www.yew.co.jp/
ISO 9001:2015 認証取得

泉汽船株式会社
代表取締役社長　富田修一
〒104-0045 東京都中央区築地三丁目９番９号
（ラウンドクロス築地４階）
ＴＥＬ：03-3547-5311
ＦＡＸ：03-3547-5318

海運仲立業（内航・海外売船）
有限会社 松本船舶商会
代表取締役　坂本千尺
〒773-0006 徳島県小松島市横須町12番47号
電　話（0885）32－2266㈹
ＦＡＸ（0885）32－2268
E-mail : matumotos 53 @ shirt.ocn.ne.jp

一般社団法人
日本海運集会所
会　長　武藤光一
理事長　三木賢一
〒112-0002 東京都文京区小石川2-22-2
（和順ビル）
電 話 03（5802）8361



お問い合わせは
一般社団法人 日本海運集会所
総務グループ Tel.03-5802-8361まで

ドライバルク貨物と原油の見通しを示す
2022 Outlook for the Dry-Bulk and Crude-Oil Shipping Markets
海上荷動きと船腹需給の見通し

編　纂：日本郵船株式会社 調査グループ
発　行：一般社団法人 日本海運集会所
発行年月：2022年10月31日
体　裁：A4判　約150頁
定　価：（価格は税込み、別途送料実費）

種類	会員価格		一般価格
	1冊目	2冊目以降（同時申込）	
図書のみ	16,500円	8,250円	16,500円
図書＋動画	19,800円	11,550円	22,000円

※動画のダウンロード期限：2023年2月28日まで

編集部
だより
第10回

●60年前の「癸卯」（みずのと・う）

2023年は卯年。正確には「癸卯（みずのと・う）」だが、陰陽五行説的には、冬が終わり、萌芽し始め、これまでやってきたことが実を結び始めるといった意味があるそうだ。では60年前、前回の「癸卯」の年はどうだったのか。調べてみたところ、海運界は大激動の時代の中にいた。

いまから60年前の「癸卯」は1963（昭和38）年。1月にテレビアニメ「鉄腕アトム」の放映が始まり、11月にケネディ米大統領が暗殺されたこの年、3月に海運再建2法案が可決、7月1日に同法が公布・施行された。

海運再建2法とは、海運業の再建整備に関する臨時措置法と外航船舶建造融資利子補給臨時措置法のこと。この2法によっていわゆる海運集約が実現し、日本の外航船社は日本郵船、大阪商船三井船舶、川崎汽船、山下新日本汽船、ジャパンライン、昭和海運の6グループに集約されていく。

当時の状況を日本郵船歴史博物館のウェブサイトから引用して説明する。「海運業界は第二次中東戦争（56～57年）で市況が暴騰」したが、この海運ブームは「予想外に早い終息」を迎えて「深刻な不況の時代に突入」した。こうした中で1960年に打ち出されたのが第一次池田内閣の国民所得倍増計画。「それを支える政策として、邦船社間の過当競争排除と企業規模適正化によって海運の国際競争力を高める計画が立案」された。そして上記2法が成立・施行し、「邦船社を外航船腹100万トン以上の企業グループへ集約」するとともにそれに応じた企業に対して「造船融資利子を優遇」するという支援策が講じられた。

船会社は経営的に相当に苦しんでいたようだが、その様子は昭和39年度運輸白書に載っている。海運会社54社の昭和38年度における総収入は3031億円（前年比14.3％増）、減価償却を除く総費用は2563億円（同9.3％増）。また38年度は普通償却範囲額の212％に相当する644億円を償却し、38年度末の普通償却不足額は393億円（37年度末は652億円）となった。

38年度末の総資本は191億円減の5268億円。総資本のうち負債は4359億円。自己資本は前年比166億円減の909億円。自己資本比率は19.7％から17.3％に低下。こうした中で日本の海運業界は1964年4月1日から6グループに集約されることになったが、それを決定・決着させたのがいまから60年前の1963年だった。

1963年に発行された本誌「海運」を見ていると、ほとんど毎号、海運集約に関する寄稿や座談会などが掲載されている。この大改革は国の海運造船合理化審議会がその発信元で、いまは当時の議事録が一部ウェブ上で確認できる。話は一筋縄では済まなかったようだが、海造審の場だけでなく、「海運」の誌面上でも侃々諤々の議論がなされた。国主導のこの大構造改革を強く批判をしていた人たちもいたようだ。

後世の視点から見ると、60年前の「癸卯」は海運界にとってまさにその干支の意味に相応しかったとも思えるが、2023年の「癸卯」は海運界にとってはどういった年になるのだろうか。

なお、話がいきなり小さくなって恐縮だが、「KAIUN（海運）」編集部が属する海事情報事業グループはプチ新体制となる。「癸卯」に相応しく、何か新たな流れが生まれ、いま以上に実りある誌面づくりを進めていきたい。　■

内航タンカー運賃の唯一の「ものさし」
内航タンカースケール2022
収録 約7,900航路


2冊分 ￥77,000
（税抜価格 ￥70,000）
＋別途送料
内航タンカー運賃マーケットの把握に！
運賃交渉・算定の資料として！
変動顕著なバンカー代を反映！
社内システムで利用可能な CD-ROM も販売！
●直販のみ（書店様を通しては、お買い求めいただけません）。●当所会員は2冊分￥55,000（税抜価格¥50,000）＋別途送料。
お問い合わせ・お申し込みは…　一般社団法人 日本海運集会所　TEL: 03-5802-8361　E-mail: order@jseinc.org



KAIUN スタッフ通信

少し前ですが東京都美術館の「展覧会　岡本太郎」に行ってきました。カラフルでビビッドな絵画、ポップでインパクトのある彫刻、派手で不思議なお面などが一堂に会した会場はあまりにパワフルで遊園地のようでした。絵を見ても何が描かれているか分からないのですが、向かい合うと大きなエネルギーと正面衝突したような気分になります。作品には「人間の根源」とか「対極主義」といった深いテーマがあるのですが、解説なく見ている限りは「わからん！」の連続です。でもとにかくおもしろくて、芸術の才能はもちろん、ビジネスの才能も爆発していました。猛烈に生きる人間・岡本太郎、かっこいい。　（T）

マインドコントロールなどの仕組みを解説する番組を見た。最初に絶対的な信頼関係をつくり（信じ込ませ）、そして他との接点や関係性を一切絶ち、別の価値観を一切否定する環境をつくるのがポイントのようだ。逆に言うと、大人の健全な人間関係とは相手との信頼関係を構築しつつ冷静な距離感も持つということなのだろう。そう考えると、学生時代からの親しい友人というのは、赤の他人ながらも、非常に貴重な存在だと思える。高校時代の部活の飲み会は幹事が輪番で回ってくるが、3年前に自分に順番が来たまま止まっている。2023年は大丈夫そうかな。そろそろ声がけを始めよう。　（iman）

2022年を振り返ると、コロナ禍の行動制限が緩和に向かう一方、ロシアによるウクライナ侵攻に代表されるように、世の中の不透明感が以前にも増して強まった印象を受けました。日々の取材活動を通しても、相手の方が話の合間に「これから世の中はどうなるんでしょうね、本当に…」と口にする場面に何度か遭遇しました。いつかは霧が晴れると分かっていても、先にどんな道が続くかは正直、分かりません。ただ、そんな中でも引き続き、本誌「KAIUN」が微力ながら読者の皆様の先を照らす“灯台”の役割を果たせるように願い、新たな年に進んでいければと思っています。　（syu）

読者アンケートはウェブに移動しました

クリックでOK。ダウンロード不要です
https://www.jseinc.org/

図書カードプレゼント!

購読のご案内（お申込みは下記電話番号、HPまで）

・年間購読料 15,840円（税抜価格 14,400円／送料込）
・1冊ごとの購入 1,320円（税抜価格 1,200円／送料込）
・なお、当所会員には1冊無料進呈、追加購入1割引き

2023年1月1日発行

KAIUN（海運）

2023年1月号

本　号　**1,320円**（税抜価格1,200円／送料込）
発行人　三木賢一
発行所　一般社団法人　**日本海運集会所**
〒112−0002
東京都文京区小石川2-22-2　和順ビル3階
電話　03（5802）8365
FAX　03（5802）8371
ホームページ　https://www.jseinc.org
振替口座　00140−2−188347
印刷所　福田印刷工業株式会社

本誌中、寄稿は原則、著者の意向を尊重して掲載しており、その内容を海事情報事業グループ（KAIUN編集部）が保証するものではありません。また寄稿は編集部あるいは日本海運集会所の見解・意見・主張を必ずしも代表するものではありません。
本誌は利用者ご自身でのみご覧いただくものであり、本誌の全部又は一部（本誌ウェブサイト掲載の有無を問いません）についての、無許諾の複製・ダウンロード・編集・加工・二次利用・転載・第三者への提供などを禁じます。

©日本海運集会所

海と人の未来のために

For the future of the sea and people

かけがえのない海と限りある資源エネルギーを大切に
私たちはこれからも海難救助をはじめとする諸事業を通じて、
豊かな未来につながる海洋環境づくりに貢献します。



深田サルベージ建設株式会社

本　　社　〒552-0021　大阪市港区築港四丁目1番1号
辰巳商会ビル6階
TEL06(6576)1871　FAX06(6577)2111
東京支社　〒108-0023　東京都港区芝浦三丁目9番1号
芝浦ルネサイトタワー3階
TEL03(6627)0170　FAX03(6627)0176

http://www.fukasal.co.jp

aneos
自然を測り、くらしを守る

自動運航船(MASS)にも
最適な船舶用風向風速自動切換器SS-10と
船舶用WebユニットWU-101Mを開発しました

昨今の船舶の大型化に伴い、船体形状や構造の影響で風の乱流が起こり、正しい風向と風速が測定できないケースがあります。風向風速自動切換器SS-10は、このような場合に、風向風速計をマストの右舷、左舷、船首、船尾など２か所に取り付けて、船体の影響をかわす側の風向風速計を自動判定して、指示器や航海計器へ正しい風のデータを送る製品です。マニュアルでの切換も可能で、万一の風向風速計の故障の備えとしても使えます。また既設の風向風速計に取り付けることもできます。


風向風速発信器



風向風速自動切換器


船舶用風向風速指示器

船舶用風向風速WebユニットWU-101Mは、風向風速データをWeb化して、船内LAN経由でどこからでもリアルタイムで閲覧することできます。また計測した風向風速データは内部メモリに保存され、風速警報機能も搭載しています。


船舶用風向風速Webユニット


PC画面例

＜特長＞
・風向風速データの保存、印刷が可能
・風速の２点警報機能搭載
・既設風向風速計への取付が可能
・NMEA出力搭載
・LTEなど通信ユニット接続で遠隔地(陸地)からの閲覧が可能

ANEOSは50年以上に渡り船舶用風向風速計・ワイパー・旋回窓を製造販売しています

ANEOS株式会社
www.aneos.co.jp

ClassNK ISO 9001 登録番号：00-209

本社/営業本部　〒152-0001 東京都目黒区中央町1-5-12　TEL:03-5768-8251(代)　FAX:03-5768-8261
渋谷営業所　〒150-0044 東京都渋谷区円山町16-1　TEL:03-3496-1977(代)　FAX:03-3496-1987
東北営業所　〒980-0011 仙台市青葉区上杉1-9-11　TEL:022-227-7805(代)　FAX:022-264-4145
関西営業所　〒532-0012 大阪市淀川区木川東3-5-21　TEL:06-6309-8251(代)　FAX:06-6309-8268
九州営業所　〒814-0012 福岡市早良区昭代1-18-8　TEL:092-833-3311(代)　FAX:092-833-3310

KAIUN 海運
2023.1 No.1144
発行 一般社団法人 日本海運集会所　〒112-0002 東京都文京区小石川2-22-2 和順ビル3階　03(5802)8365・編集／広告

1,320円（税抜価格1,200円／送料込）
雑誌 89379-01
4910893790130
01200